

# CALL BOOK MATCH RACING 2013-2016

## LIVRE DES DÉCISIONS D'UMPIRES



Photo : DPPi



**FF**voile



# CALL BOOK MATCH RACING

**Edition Française 2013 – 2016**

*LIVRE DES DECISIONS D'UMPIRES  
POUR LE MATCH RACING*

International Sailing Federation  
Fédération Française de Voile  
Traduction Commission Centrale d'Arbitrage  
Avril 2013

En tant qu'autorité supérieure du sport, la Fédération Internationale de Voile (ISAF) promeut et soutient la protection de l'environnement dans toutes les compétitions de voile et les activités associées dans le monde entier.

Contacts secrétariat ISAF :

Ariadne House  
Town Quay  
Southampton  
Hampshire SO14 2AQ  
UK

Tél +44 (0) 2380 635111  
Fax +44 (0) 2380 635789  
Email : [secretariat@isaf.com](mailto:secretariat@isaf.com)

[sailing.org](http://sailing.org) / [isaf.com](http://isaf.com)

Première édition : janvier 1992  
Deuxième édition : mai 1993  
Troisième édition : novembre 1995  
Quatrième édition : avril 1998  
Cinquième édition : mars 2001  
Sixième édition : novembre 2004  
Septième édition : novembre 2008  
Huitième édition : novembre 2012

Publié par l'ISAF (UK) Ltd, Southampton UK  
© International Sailing Federation Ltd  
Tous droits réservés

## Sommaire

Avant-propos	p. 4
<a href="#">Préface</a>	p. 5
<a href="#">Index</a>	p. 7
<a href="#">Principes Généraux des décisions d'umpires</a>	p. 8
MR CALL <a href="#">A1</a> à <a href="#">A5</a>	p. 9-13
MR CALL <a href="#">B1</a> à <a href="#">B18</a>	p. 14-35
MR CALL <a href="#">C1</a> à <a href="#">C2</a>	p. 36-38
MR CALL <a href="#">D1</a> à <a href="#">D7</a>	p. 39-45
MR CALL <a href="#">E1</a> à <a href="#">E9</a>	p. 46-55
MR CALL <a href="#">G1</a> à <a href="#">G8</a>	p. 56-66
MR CALL <a href="#">J1</a> à <a href="#">J3</a>	p. 67-69
MR CALL <a href="#">K1</a> à <a href="#">K4</a>	p. 70-73
MR CALL <a href="#">L1</a> à <a href="#">L8</a>	p. 74-81
MR CALL <a href="#">M1</a> à <a href="#">M14</a>	p. 82-95
MR CALL <a href="#">N1</a> à <a href="#">N8</a>	p. 96-103
Index par mots clés	p. 104-107
Règles (dans les titres des calls)	p. 108-109
Comparatif anciens/nouveaux noms des calls	p. 110

### *Note CCA :*

*Chaque call répertorié dans l'index par mots clés (pages 104 à 107) comporte un lien renvoyant directement sur ce call.*

*De même, en bas de page de chaque call, un retour index est possible (ctrl/clicque sur « index »)*

## **Avant-propos**

Le match racing a continué à se développer comme une des parties les plus importantes de notre sport. Il est largement pratiqué depuis le niveau club jusqu'au plus haut niveau de la compétition, y compris la Coupe de l'Amérique.

Le Call Book a été enrichi et peaufiné depuis 1992 et en voici la huitième édition. Les décisions ont été développées avec l'apport tant des coureurs que des umpires, en raison d'un réel besoin de cohérence pour répondre aux réclamations sur l'eau et autres situations pouvant se produire. Le but de ce Call Book est d'aider à lever tout doute parmi les coureurs et les umpires sur des situations mentionnées dans le Call Book.

Cette dernière édition du Call Book a été restructurée, les Calls étant maintenant classés par catégories pour faciliter le suivi des différentes sections. Cela devrait faciliter nettement l'utilisation du Call Book pour toutes les personnes impliquées dans le match racing.

Il est important de noter que ce Call Book, comme les éditions précédentes, n'a autorité que pour le match racing.

J'aimerais remercier tout particulièrement la présidente du groupe de travail de Match et Team Racing, Marianne Middelthon, en raison du travail conséquent réalisé pour l'édition de ce Call Book.

Le Comité des règles de l'ISAF compte sur les concurrents et les umpires pour continuer à lui fournir matière pour une amélioration permanente du Call Book.

Les lecteurs ayant des suggestions et des commentaires sont invités à les envoyer à la FFVoile.

David Tillet  
Président  
Comité des Règles de l'ISAF  
novembre 2012

## Préface

Je souhaiterais remercier tous ceux qui ont contribué à ce que cette version mise à jour du Call Book de Match Racing soit publiée à temps pour la mise en application des Règles de Course à la Voile 2013-2016. Un merci tout particulier à Ricardo Lobato pour son engagement dans la restructuration et la réactualisation de ce Call Book. Ma reconnaissance va également à Matt Knowles et Dave Dellenbaugh qui ont fourni un travail considérable dans la préparation de la restructuration du livre. Ces remerciements vont également aux nombreux coureurs et umpires qui ont commenté et fait des suggestions pour l'amélioration de ce livre.

La structure de ce livre est dorénavant identique à celle du Call Book pour la Course par équipes. Les Calls ont été répartis en différentes sections, en fonction du moment où ils risquent de se produire. Par exemple, une situation typique de pré-départ apparaîtra en section B – pré-départ, même si elle peut également se produire n'importe où sur le parcours. Le livre débute maintenant avec une partie Introduction : Principes généraux des décisions d'umpires. Cette section contient les anciens calls GEN, en complément à une description de la façon dont les umpires définiront l'expression « en bon marin » précédemment décrite dans le Call UMP 20, question 1. Les sections suivantes du livre sont classées dans l'ordre où elles se produisent lors d'une course : pré-départ, départ, bord de près, marque au vent, bord de portant, marque sous le vent et arrivée. Pour finir, 3 sections spécifiques : autres règles, procédures des umpires, réclamations et pénalités. Une liste termine ce livre, avec les références croisées des noms des calls entre la version 2009-2012 et cette version. Dans cette édition, les anciens noms de décisions seront également mentionnés entre parenthèses pour faciliter leur référencement.

Les noms des sections sont globalement identiques à ceux du Call Book course par équipes, mise à part l'absence des sections F (Largue) et H (marque d'empannage).

Ce livre a été également revu pour prendre en compte les modifications des Règles de Course à la Voile et de l'annexe C. La plupart de ces modifications sont de simples changements de références de règles, mais certaines décisions ont été modifiées de façon significative, suite aux modifications des règles concernant les marques et obstacles. Les changements les plus importants par rapport à l'édition 2009-2012 du Call Book concernent les décisions UMP 17, 18, 22, MR 40 et 41. Les décisions UMP 2, UMP 43, MR 43 et MR 47 ont été supprimées. Certaines décisions ont été divisées et réparties dans différentes sections car elles traitaient de sujets différents dans la même décision.

Ce livre sera réactualisé chaque année à l'issue de la conférence annuelle de l'ISAF pour y inclure toute nouvelle décision, proposée en tant que « Réponse Rapide pour Décisions de Match Racing » et approuvée ensuite par le Comité des Règles de l'ISAF. Ces décisions seront ajoutées à la fin des sections correspondantes.

Les croquis sont limités à des instantanés en deux dimensions pour chaque incident. Ils ne peuvent pas montrer la force du vent, les vagues, la gîte et la vitesse des bateaux ni tous ces détails qui font partie d'un scénario réel. Ils ne doivent donc pas être utilisés comme une vérité, mais plutôt comme un outil pour aider à reconnaître rapidement et clairement la situation abordée.

A la fin du livre se trouve un index qui permet de trouver les décisions par mot-clef et par numéro de règle, ainsi qu'une liste des règles dans les titres des décisions.

La publication du Call Book est régie par la réglementation ISAF 28. Cela signifie qu'il ne fait autorité que pour le seul match racing. Cela signifie aussi que les modifications ne peuvent être effectuées qu'en respectant les mêmes procédures de soumissions que celles qui s'appliquent aux modifications des règles elles-mêmes.

Cependant, la réglementation ISAF 28 propose un système de Réponse Rapide pour Décisions de Match Racing. Les décisions proposées selon ce système doivent être présentées de la même façon que les décisions existantes et envoyées au bureau de l'ISAF à Southampton. Les croquis doivent être de préférence en TSS ou Boats (tous deux sont des programmes spécifiques de dessins de bateaux). Une décision approuvée en tant que Décision Réponse Rapide sera immédiatement communiquée à tous les umpires internationaux et Autorités nationales membres. Elle sera également mise en ligne sur le site de l'ISAF, [www.sailing.org](http://www.sailing.org) et sur le site de la FFVoile, [www.ffvoile.org](http://www.ffvoile.org)

Chaque année, le groupe de travail des règles de match racing et de course par équipes fera des recommandations au comité des Règles de course sur les décisions soumises et sur les Décisions Réponse Rapide approuvées, lors de la réunion de Novembre.

J'accepte bien volontiers tout commentaire destiné à l'amélioration du Call Book.

Marianne Middelthon, Présidente  
Groupe de Travail des Règles de Match Racing et de Course par équipes.

## INDEX

<b>Section</b>	<b>Sujet</b>
Introduction	Principes généraux des décisions d'umpires
<a href="#">A</a>	Définitions et fondamentaux
<a href="#">B</a>	Avant le départ
<a href="#">C</a>	Le départ
<a href="#">D</a>	Le bord de près
<a href="#">E</a>	La marque au vent
<a href="#">G</a>	Le portant
<a href="#">J</a>	La marque sous le vent
<a href="#">K</a>	L'arrivée
<a href="#">L</a>	Autres règles
<a href="#">M</a>	Le processus d'umpiring
<a href="#">N</a>	Réclamations et pénalités

Index par mots clés  
Index par règles (dans les titres des décisions)  
Liste des noms des anciennes décisions comparées aux nouveaux noms

### Note concernant le texte

1. Sauf indication contraire, le vent vient du haut du schéma.
2. Bien que la phrase « une route vent arrière » ait été remplacée par « une route à plus de 90° du vent réel » dans le livre des règles, le Call Book continue à l'utiliser.
3. La règle 14 sera concernée par toute décision avec un contact. Cependant, comme expliqué dans les principes généraux des décisions d'umpires, la règle 14 est sans conséquence sur la décision immédiate de l'umpire et n'est donc pas abordée dans chaque décision.



## PRINCIPES GENERAUX DES DECISIONS D'UMPIRES

Quatre principes généraux s'appliquent aux décisions d'umpires :

### 1. Point d'ultime conviction (GEN 1 Q1)

En de nombreuses occasions, les umpires doivent juger le moment précis où l'état d'un bateau ou sa relation avec l'autre bateau se modifie. Par exemple : passer bout au vent, établir un engagement, approcher de la ligne pour prendre le départ, etc.

Dans ces cas-là, les umpires supposeront que l'état d'un bateau ou sa relation avec l'autre bateau ne s'est pas modifié jusqu'à ce qu'ils soient convaincus de cette modification.

### 2. Désaccord entre umpires (GEN 1 Q2)

Le désaccord ou le doute sur les faits concernant une situation peuvent être résolus en utilisant le principe du « point d'ultime conviction ».

Dans de nombreuses situations, l'umpire « Jaune » est responsable de l'observation de « Jaune », l'umpire « Bleu » observant « Bleu ». Dans ces circonstances, les observations de l'umpire concerné auront plus de poids. Si le désaccord ou le doute persiste, en l'absence de contact entre les bateaux, les umpires enverront le pavillon vert et blanc. Cependant, en cas de contact, les umpires pénaliseront les deux bateaux (pénalité double).

### 3. Règle 14 : Eviter le contact (GEN 2)

En cas de contact, il est possible que la règle 14 ait été enfreinte. Cependant, une infraction à la règle 14 n'influera pas sur la décision prise par les umpires en réponse à un pavillon Y.

Quand les umpires décident qu'un bateau tenu de se maintenir à l'écart ou de donner la place ou la place à la marque doit être pénalisé pour une infraction à une autre règle du chapitre 2, une infraction à la règle 14 ne se traduit pas par une pénalité supplémentaire selon C6.5. Quand un bateau prioritaire ou un bateau ayant droit à la place ou à la place à la marque enfreint la règle 14, il sera exonéré en l'absence de dommage ou blessure. En cas de dommage ou blessure, l'infraction fera l'objet d'une réclamation selon C6.1.

Cependant, les umpires demanderont une vérification des dommages, immédiatement après l'arrivée. En cas de dommage, les umpires pourront imposer une pénalité selon C8.6 ou, si une ou plusieurs pénalités supérieures à un point sont appropriées, ils agiront selon la règle C8.4 pour informer le jury.

### 4. Définition : Place et signification de « en bon marin » (UMP20)

Le cas ISAF 21 stipule que des manœuvres « extraordinaires » et « anormales » ne sont pas des manœuvres effectuées en bon marin.

Cependant, des actions qui ne sont pas effectuées en bon marin dans une flotte nombreuse peuvent être considérées comme des manœuvres de bon marin dans une situation avec seulement 2 bateaux. Ainsi, en match racing, certaines manœuvres peuvent être considérées comme normales alors qu'elles seraient considérées comme anormales dans un autre système de course ; en conséquence « en bon marin » sera interprété de façon plus large en match racing.

Cependant, toute manœuvre qui crée un risque de dommage ou blessure pour un bateau ou son équipage n'est pas effectuée en bon marin. Les umpires jugeront chaque incident en se basant sur les actions du bateau en relation avec le vent et l'état de la mer rencontrés.

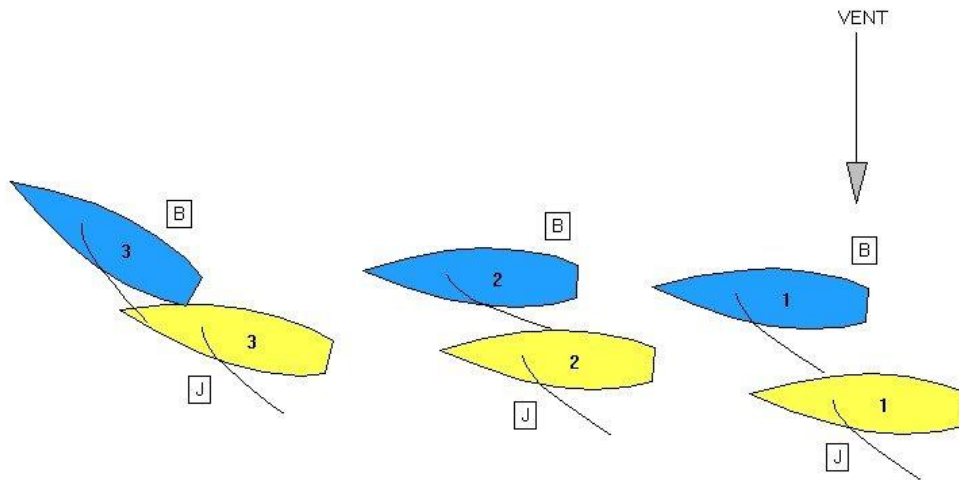
Retour [index](#)

**MR CALL A1 (UMP 9 – Q1 et Q2)**

<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord, engagés</b>
<b>Règle 16.1</b>	<b>Modifier sa route</b>
<b>Règle 17</b>	<b>Sur le même bord ; route normale</b>
<b>Définitions</b>	<b>Se maintenir à l'écart et route normale</b>

**Question 1**

Jaune et Bleu naviguent sur des routes parallèles. La règle 17 ne s'applique pas. Bleu a suffisamment de place pour s'écarter mais maintient néanmoins une route parallèle. Après environ dix secondes, Jaune lofe lentement, et dès le début du lof, Bleu n'a plus aucun moyen d'éviter Jaune. Bleu lofe et il y a contact. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse 1**

Pénaliser Bleu. Quand Bleu a eu la possibilité de se maintenir à l'écart mais qu'il navigue si près de Jaune que tout lof de ce dernier provoquerait un contact, Bleu manque à se maintenir à l'écart et enfreint la règle 11.

**Question 2**

La réponse serait-elle différente si Bleu arrivait plus abattu, ou si Jaune naviguait légèrement plus lofé, diminuant ainsi l'espace entre les bateaux ?

**Réponse 2**

Non.

Retour [index](#)

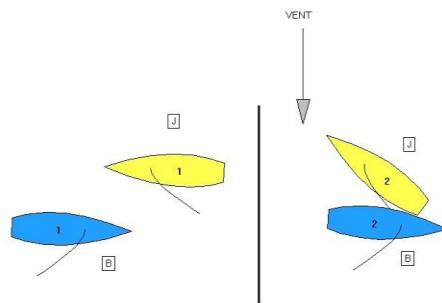
**MR CALL A2 (UMP 12)**

**Règle 10**  
**Règle 16.1**

**Sur des bords opposés**  
**Modifier sa route**

**Question 1**

Jaune et Bleu s'approchent l'un de l'autre. Pendant le croisement, Bleu se maintient à l'écart en passant sous le vent. Jaune lofe de telle sorte que Bleu est alors incapable de répondre pour se maintenir à l'écart et que la poupe de Jaune entre en contact avec le côté bâbord de Bleu. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?

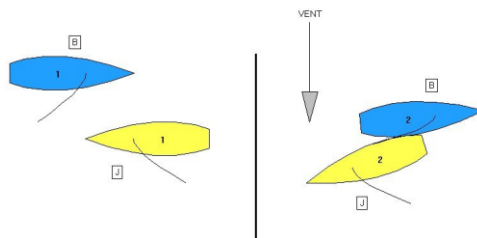


**Réponse 1**

Pénaliser Jaune. Jaune enfreint la règle 16.1 en modifiant sa route sans laisser à Bleu la place de se maintenir à l'écart.

**Question 2**

Jaune et Bleu s'approchent l'un de l'autre. Pendant le croisement, Bleu se maintient à l'écart en passant au vent. Jaune laisse porter, Bleu est incapable de répondre et il y a un contact. Un pavillon Y est envoyé, quelle devrait être la décision ?



**Réponse 2**

Pénaliser Jaune. Jaune enfreint la règle 16.1 en modifiant sa route sans donner à Bleu la place de se maintenir à l'écart.

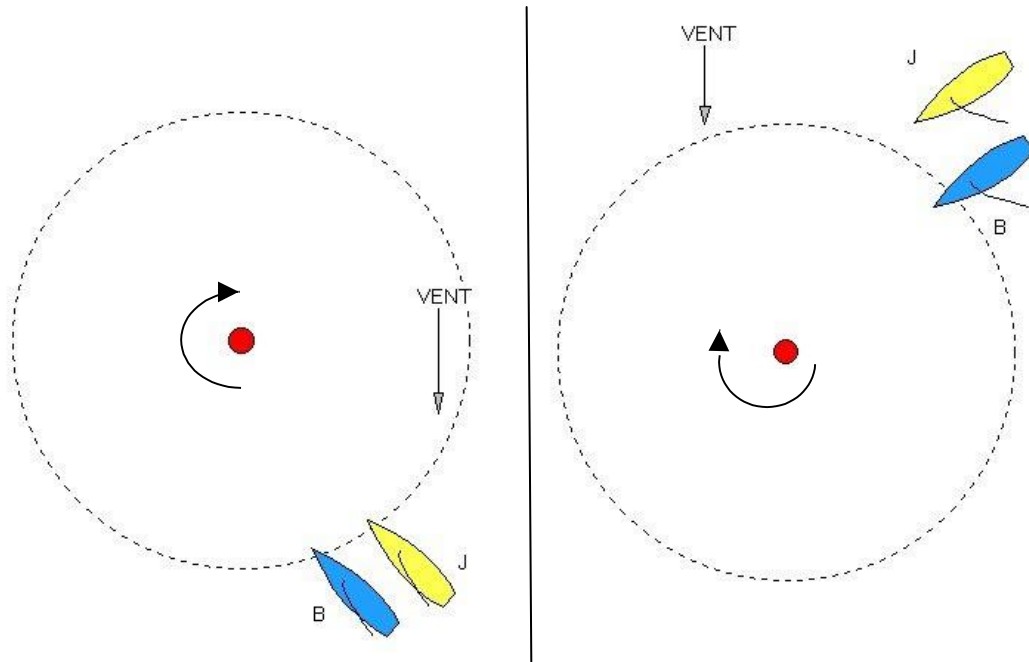
Retour [index](#)

**MR CALL A3 (UMP 24)**

**Règle 11**                    **Sur le même bord, engagés**  
**Règle 18.2**                **Donner la place à la marque**  
**Règle 21**                    **Exonération**

**Question 1**

Bleu et Jaune s'approchent d'une marque devant être laissée à tribord. La règle 17 ne s'applique pas à Bleu. Jusqu'à quel moment Bleu peut-il lofer ?



**Réponse 1**

La règle 18 commence à s'appliquer quand une partie quelconque de la coque de l'un ou l'autre bateau est dans la zone.

A partir de ce moment-là, si Bleu lofe et par la suite doit abattre afin de donner la place à la marque à Jaune, Bleu enfreint alors la règle 18.2. Bleu n'enfreint pas la règle 18.2 s'il est capable de lofer tout en laissant la place à la marque. Jaune est tenu de se maintenir à l'écart selon la règle 11. Il sera toutefois exonéré selon la règle 21 s'il enfreint la règle 11 en raison du manquement de Bleu à lui laisser la place à la marque.

**Question 2**

Si Bleu doit laisser porter pour donner la place à la marque, quand est-il tenu de le faire ?

**Réponse 2**

Bleu est tenu de laisser porter rapidement à partir du moment où le premier bateau est dans la zone.

*Retour [index](#)*

**MR CALL A4 (UMP 21)**

**Définitions  
Définitions**

**Engagement  
Se maintenir à l'écart**

**Questions**

Un tangon de spinnaker est-il en position normale quand le spinnaker n'est pas établi mais que

- (i) une extrémité est attachée au mât et l'autre extrémité dépasse en avant de l'étrave, ou
  - (ii) dans le cas d'un tangon de type bout-dehors rétractable qui n'est pas rentré entièrement
- (a) quand le spinnaker est établi ou va l'être à l'approche ou au passage d'une marque ?
  - (b) pendant l'envoi ou l'affalée du spinnaker ?
  - (c) pendant le louvoyage au près ?
  - (d) durant les manœuvres de pré-départ?

**Réponses**

La première question à se poser est « serait-ce la façon normale de mener ce bateau, pour naviguer en l'absence d'autres bateaux ? ». Ce qui amène les réponses plus spécifiques suivantes :

(a) et (b) pour (i) et (ii) ;

Oui, si la position du tangon dans ces circonstances est pratique courante et si les umpires sont convaincus que le tangon n'a pas été mis en place trop tôt ni laissé en position trop longtemps, dans le but d'obtenir un avantage tactique (tel que l'établissement d'un engagement artificiel).

(c) et (d) pour (i) ;

Oui, si le fait de porter son tangon de spinnaker dans cette position est pratique courante pour ce bateau. Ce ne serait pas une pratique courante si, par exemple, le tangon de spinnaker dépassait pendant les manœuvres de pré-départ, puis était ensuite rentré pour prendre le départ, ou s'il était rentré au moment du départ puis changé ensuite de position pour qu'il dépasse.

(c) et (d) pour (ii) ;

Non.

Retour [index](#)

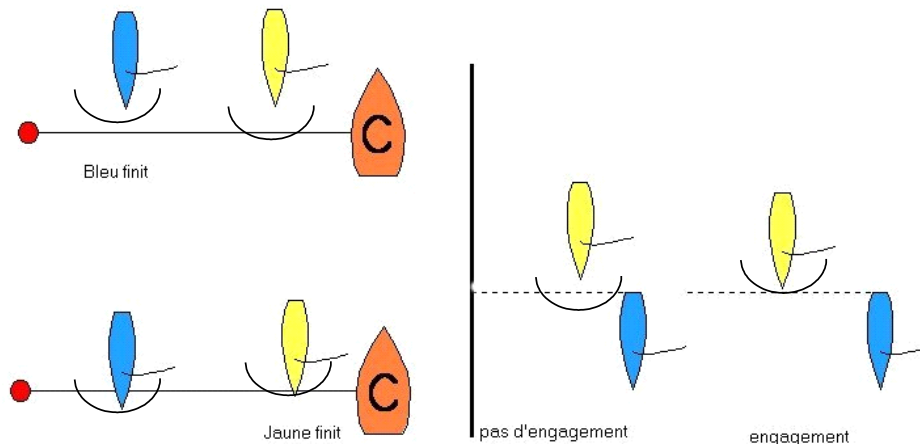
**MR CALL A5 (UMP 18)**

**Règle C 2.1  
Définitions**

**Modifications aux définitions – Définition de Finir  
Route libre derrière et route libre devant ; engagement**

**Question 1**

A une arrivée serrée au vent arrière, Jaune choque la drisse, l'écoute et le bras du spinnaker de telle sorte que la voile dépasse l'étrave au-delà de sa position normale. Quand finit-il? Quelle devrait être l'action des umpires ?



**Réponse 1**

La définition de Finir établit clairement qu'un bateau finit quand sa coque coupe la ligne d'arrivée et les umpires ne devraient donc avoir aucune action.

**Question 2**

La situation serait-elle différente quand deux bateaux s'approchent d'une marque sous le vent et que la question de leur engagement se pose ?

**Réponse 2**

Pour les besoins de l'engagement, un spinnaker en position normale serait pris en compte. Cependant, si les umpires voient la drisse relâchée, ils peuvent estimer qu'il n'est plus en position normale et utiliser la coque (ou équipement en position normale) pour déterminer l'engagement.

**Question 3**

La réponse serait-elle différente si Jaune était en cours d'affalage du spinnaker ?

**Réponse 3**

Non. Un spinnaker en cours d'établissement ou d'affalage n'est pas « un équipement en position normale » dans le contexte de la définition où ce terme est utilisé.

(Le schéma de ce call a été modifié, la mention « Bleu finit » a été supprimée).

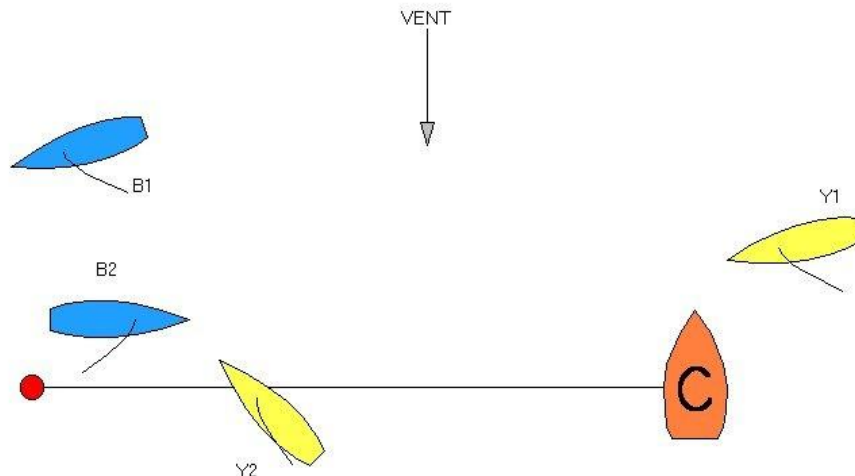
Retour [index](#)

**MR CALL B1 (MR 1)**

**Règle C4.1**                    **Exigences avant le départ**  
**Règle C4.2**                    **Exigences avant le départ**

**Question 1**

Au signal préparatoire, Bleu n'est pas à l'extérieur de l'extrémité de la ligne de départ qui lui était assignée, de telle sorte que Jaune peut l'empêcher de franchir la ligne dans la période des deux minutes. Bleu n'a pas franchi la ligne depuis le côté parcours avant de prendre le départ. Que devraient faire les umpires ?



**Réponse 1**

Donner deux pénalités à Bleu, l'une pour infraction à la règle C4.1, car il n'était pas à l'extérieur de l'extrémité qui lui était assignée ; l'autre pour infraction à la règle C4.2, car il n'a pas franchi la ligne depuis le côté parcours dans la période des deux minutes. Ces règles ont été enfreintes dans deux incidents séparés et par conséquent chacune doit faire l'objet d'une pénalité.

**Question 2**

Si un bateau n'a pas franchi dans la période des deux minutes, est-il encore obligé de franchir avant de prendre le départ ?

**Réponse 2**

Non. Même s'il a enfreint la règle C4.2, rien ne l'oblige à franchir la ligne après la fin de la période des deux minutes.

Retour [index](#)

**MR CALL B2 (MR 2)**

**Règle C8.1(a)  
Règle C9.3**

**Pénalités à l'initiative des umpires : modifications aux règles  
Autres procédures**

**Question**

Le signal préparatoire pour un match est fait avant l'arrivée des umpires dans la zone de course. Il est évident pour le comité de course sur la ligne de départ que Jaune n'a pas respecté une exigence avant le départ (règle C4). Le comité de course peut-il ouvrir une instruction après la course?

**Réponse**

Non. Une telle situation est prévue par la règle C9.3 et seuls les umpires peuvent agir.

De même si les umpires avaient été présents et n'avaient pas signalé de pénalité, là encore aucune action ultérieure ne pouvait être entreprise.

*Retour [index](#)*

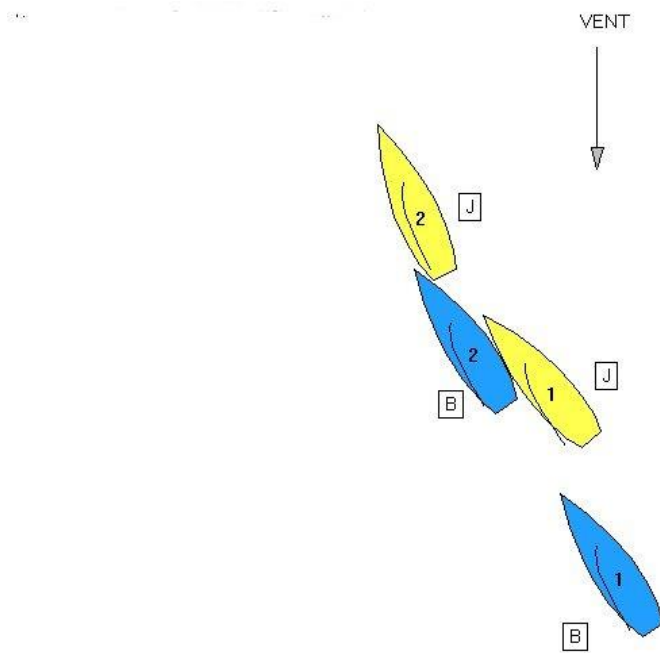


**MR CALL B3 (UMP 1)**

**Règle 11**                    **Sur le même bord, engagés**  
**Règle 15**                    **Acquérir une priorité**

**Question**

Bleu établit un engagement depuis la position en route libre derrière. Jaune lofe immédiatement et sa poupe touche Bleu. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse**

La règle 11 oblige Jaune à se maintenir à l'écart et la règle 15 oblige Bleu à donner au début à Jaune la place de se maintenir à l'écart.

Si Jaune a lofé sans prendre plus de place que nécessaire (voir le cas ISAF 24), alors Bleu a enfreint la règle 15. Pénaliser Bleu.

Si Jaune a pris nettement plus de place que nécessaire, alors Jaune a enfreint la règle 11. Pénaliser Jaune.

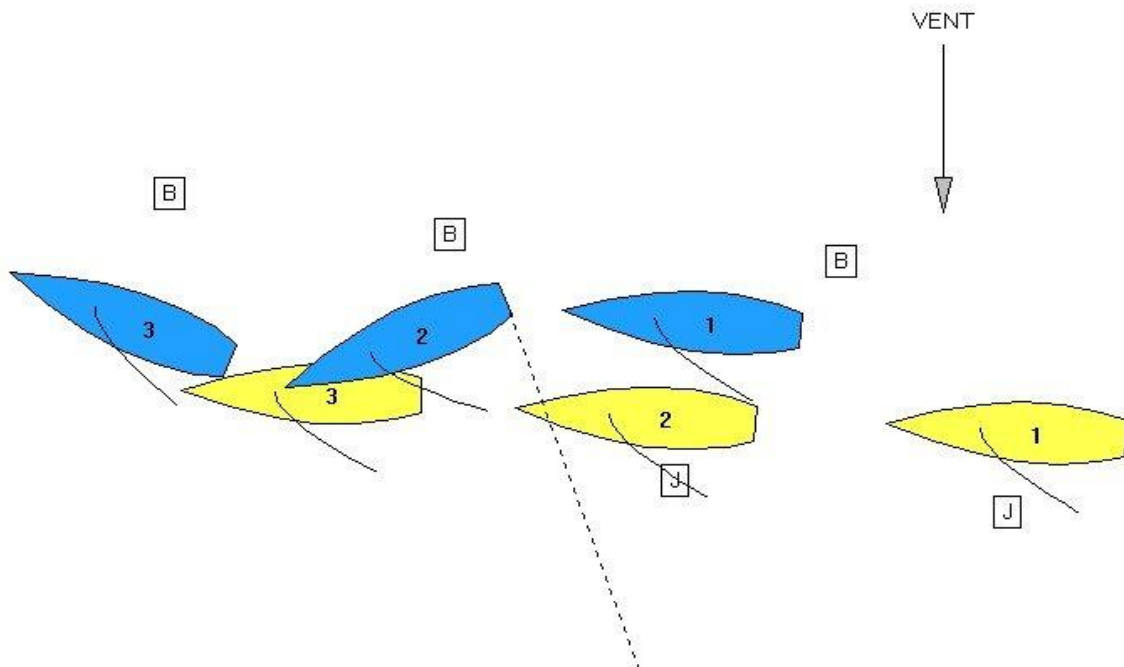
Retour [index](#)

**MR CALL B4 (UMP 3)**

**Règle 11**                    **Sur le même bord, engagés**  
**Règle 15**                    **Acquérir une priorité**

**Question**

Bleu et Jaune sont sur le même bord, Bleu en route libre devant. Jaune navigue plus vite que Bleu. Bleu laisse porter et les bateaux deviennent engagés. Bleu reloufe alors et il y a collision. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse**

Pénaliser Bleu. Quand Bleu laisse porter, Jaune acquiert la priorité, au moins en partie, du fait des actions de Bleu. En conséquence la seconde partie de la règle 15 s'applique, et il n'a pas à laisser à Bleu la place de se maintenir à l'écart.

Retour [index](#)

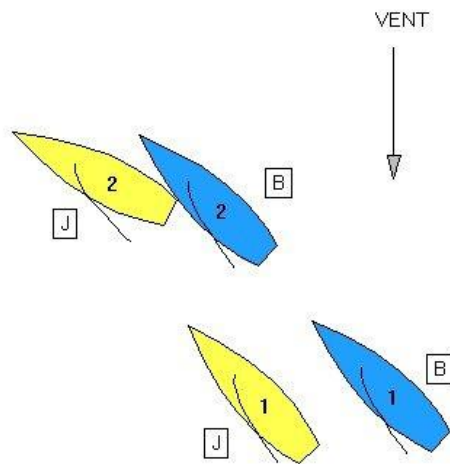
**MR CALL B5 (UMP 4)**

**Règle 11**  
**Règle 16.1**

**Sur le même bord, engagés**  
**Modifier sa route**

**Question**

Jaune et Bleu naviguent sur des routes parallèles. Jaune laisse porter brutalement, Bleu est incapable de se maintenir à l'écart et un contact se produit. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse**

Pénaliser Jaune. Jaune est un bateau prioritaire qui modifie sa route. Il n'a pas laissé à Bleu la place de se maintenir à l'écart et a donc enfreint la règle 16.1.

Si Jaune avait laissé porter légèrement et était immédiatement entré en contact avec Bleu, c'est que Bleu ne s'était pas maintenu à l'écart suivant la règle 11. Pénaliser Bleu.

Retour [index](#)

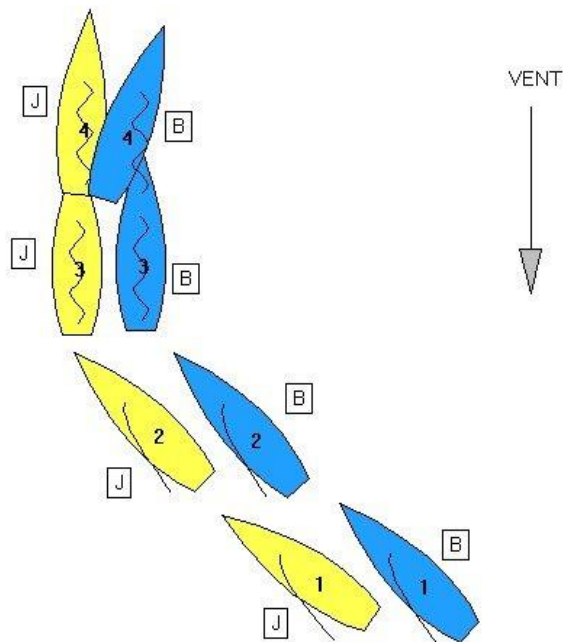
**MR CALL B6 (UMP 5)**

**Règle 11**                    **Sur le même bord, engagés**  
**Règle 16.1**                **Modifier sa route**  
**Règle C2.4**                 **Pendant le virement de bord ou l'empannage**

**Question 1**

Jaune, bateau sous le vent, lofe jusque bout au vent, et Bleu lofe en réponse, de telle sorte qu'ils se retrouvent tous deux bord à bord, bout au vent. Bleu continue à modifier sa route et dépasse la position bout au vent. Ce faisant, il provoque un contact avec Jaune. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?

**Réponse 1**

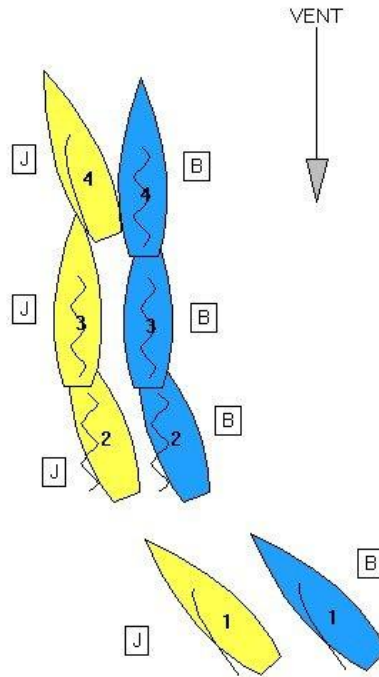


Si, quand Jaune commence son lof, Bleu répond immédiatement et continue à faire ce qu'il peut pour se maintenir à l'écart pendant toute la durée de l'incident mais qu'il y a néanmoins contact, alors Jaune ne donne pas à Bleu la place de se maintenir à l'écart et enfreint la règle 16.1. Pénaliser Jaune.

Si Bleu avait la possibilité de se maintenir à l'écart, mais a répondu soit trop lentement, insuffisamment, soit de manière exagérée, alors Bleu a enfreint la règle 11 ou 13.1. Pénaliser Bleu.

**Question 2**

Dans les mêmes circonstances, Bleu répond, et quand il arrive bout au vent, reste un moment dans cette position. Jaune laisse alors porter et leurs poupes se touchent. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse 2**

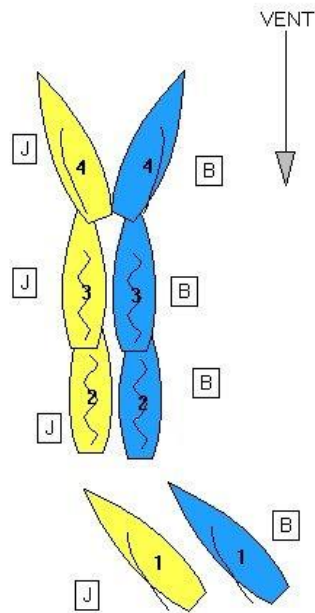
Si le contact avec Bleu est le résultat direct de la modification de route de Jaune, Bleu ne se maintient pas à l'écart et a enfreint la règle 11. Pénaliser Bleu.

S'il y avait plus de distance entre eux, et que Jaune laisse porter brutalement sans laisser à Bleu la place de se maintenir à l'écart, alors Jaune enfreint la règle 16.1. Pénaliser Jaune.

La décision des umpires est basée sur la distance entre les bateaux, la façon dont Jaune a laissé porter et les efforts de Bleu pour se maintenir à l'écart.

**Question 3**

Dans les mêmes circonstances, Bleu se maintient à l'écart, mais quand il arrive bout au vent, il reste un moment dans cette position. Bleu dépasse alors la position bout au vent, et peu après, Jaune laisse porter et leurs poupes se touchent. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse 3**

Dès que Bleu dépasse la position bout au vent, les bateaux ne sont plus engagés sur le même bord et la seconde partie de la définition de Se maintenir à l'écart cesse de s'appliquer.

Si le contact s'était produit sans que Jaune abatte, Bleu aurait enfreint la règle 13.1. Pénaliser Bleu.

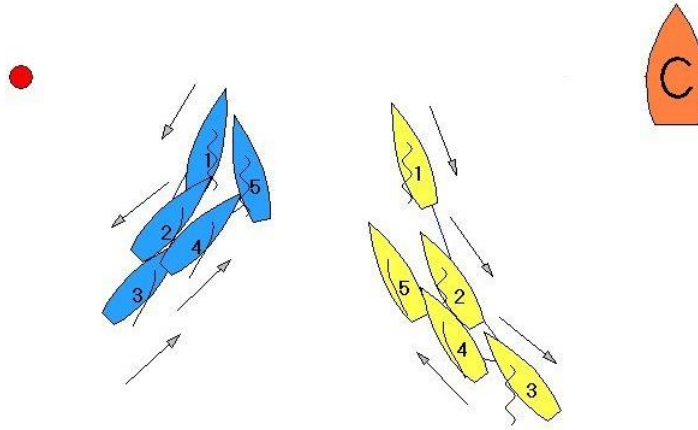
Si le contact ne s'était pas produit sans l'abattée de Jaune, Jaune aurait enfreint la règle 16.1. Pénaliser Jaune.

Retour [index](#)

**MR CALL B7 (UMP 35)**

**Règle 10**  
**Règle 16.1**

**Sur des bords opposés**  
**Modifier sa route**



**Position 1**

Avant le départ, Jaune et Bleu sont sur des bords opposés, tous deux bout au vent. Après quelque temps, les deux commencent à culer.

**Position 2**

Bleu atteint une route au plus près, mais continue à culer.

**Position 3**

Bleu commence à avancer sur une route passant devant Jaune. Jaune continue à culer.

**Position 4**

Jaune commence à avancer, et à partir de ce moment, Bleu ne peut plus passer devant Jaune. Bleu lofe immédiatement pour virer de bord.

**Position 5**

Bleu vire de bord, mais avant d'atteindre la position au plus près, Jaune lofe pour éviter le contact. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?

**Réponse**

Envoyer le pavillon vert et blanc. Bien que Jaune n'ait pas l'air d'avoir changé sa route compas entre les positions 2 et 4, il a modifié sa route en inversant la direction dans laquelle il avançait (arrière pour avant). La règle 16.1 exigeait de Jaune qu'il donne de la place à Bleu, ce qu'il a fait en lofant en position 5.

Retour [index](#)

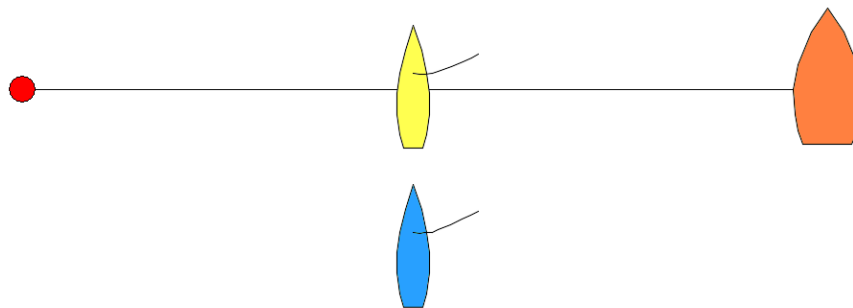
**MR CALL B8 (UMP 38)**

**Règle 12**                      **Sur le même bord, non engagés**  
**Règle C2.9**                  **Culer**  
**Définitions**                 **Route libre derrière et route libre devant ; engagement**

**Question**

Pendant la phase de pré-départ, Bleu et Jaune sont tous les deux sur le même bord avec Jaune en route libre devant. Les deux bateaux commencent à culer et ne sont toujours pas engagés.

Quel est le bateau prioritaire ?



**Réponse**

La règle C2.9 ne s'applique pas, car les deux bateaux culent. Selon la définition, Bleu est en route libre derrière et est par conséquent tenu de se maintenir à l'écart par la règle 12.

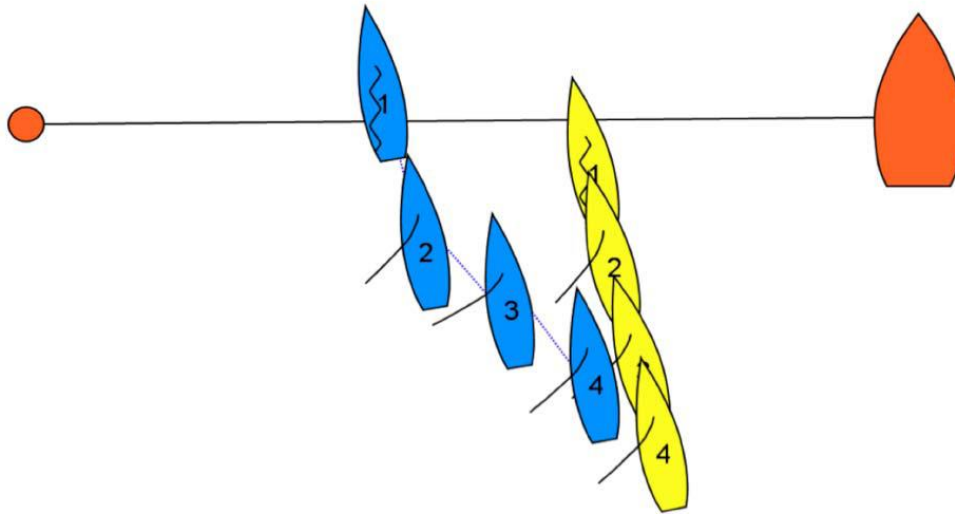
Qu'un bateau soit en route libre derrière l'autre ou engagé avec lui est indépendant du sens de la route de chaque bateau.

Retour [index](#)



**MR CALL B9 (MR 42)**

**Règle 11** Sur le même bord, engagés  
**Règle 16.1** Modifier sa route



**Question 1**

Initialement, les deux bateaux sont stationnaires sur le bord tribord, mais commencent alors à reculer en portant leurs grands voiles à contre.

A partir de la position 2, Bleu pousse plus fortement sa grand-voile et en même temps godille en forçant au vent pour faire dériver rapidement son bateau sur le côté. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?

**Réponse 1**

Quand Bleu commence à monter au vent entre les positions 2 et 3, il modifie sa route et doit laisser à Jaune la place de se maintenir à l'écart selon la règle 16.1.

Si, quand Bleu commence à dériver, Jaune répond immédiatement et continue à faire tout ce qu'il peut pour se maintenir à l'écart (y compris à dériver au vent lui-même), mais qu'il est incapable de se maintenir à l'écart, alors Bleu ne laisse pas à Jaune la place de se maintenir à l'écart et enfreint la règle 16.1. Pénaliser Bleu.

Si Jaune avait pu se maintenir à l'écart, mais avait soit répondu trop lentement ou pas assez, alors Jaune aurait enfreint la règle 11. Pénaliser Jaune.

**Question 2**

La réponse serait-elle différente si Bleu avait commencé à dériver depuis la position stationnaire 1 ?

**Réponse 2**

Non.

Retour [index](#)

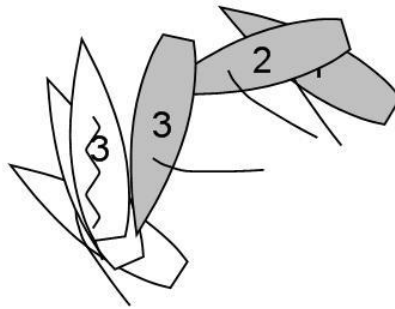
**MR CALL B10 (UMP49)**

**Règle 11** Sur le même bord, engagés  
**Règle 14** Eviter le contact  
**Règle 16.1** Modifier sa route

**Question**

Bleu, bateau au vent, laisse porter brutalement pour passer derrière Jaune. Jaune lofe peu de temps après que Bleu commence à laisser porter. Bleu se maintient à l'écart en position 2.

En position 3, les deux bateaux passent chacun au vent de l'autre. Il y a contact entre les bateaux. Les deux bateaux envoient un pavillon Y. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse**

Pénaliser Bleu en tant que bateau non prioritaire, sauf si Jaune enfreint la règle 16.1 en modifiant sa route sans laisser à Bleu la place de se maintenir à l'écart.

Comme précisé dans les principes généraux des décisions d'umpires, les umpires partiront du principe que l'état d'un bateau ou sa relation avec l'autre bateau n'a pas changé, à moins d'être convaincus de ce changement. Les umpires ne peuvent déterminer avec certitude le bateau qui est prioritaire en position 3. Leur point d'ultime conviction est que Jaune était le bateau prioritaire.

Retour [index](#)

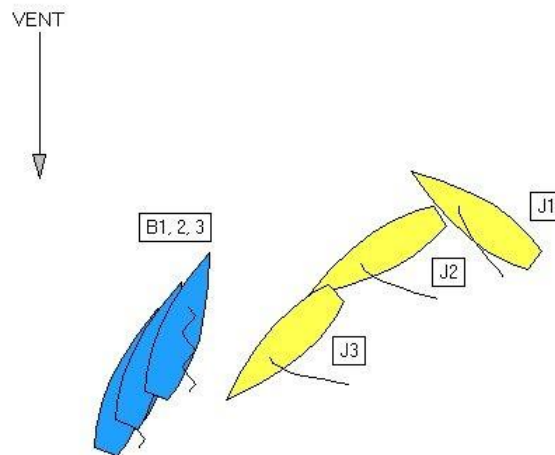
**MR CALL B11 (UMP 11)**

**Règle 16.1**  
**Règle C2.4**

**Modifier sa route**  
**Pendant le virement de bord ou l'empannage**

**Question 1**

Avant le départ, Jaune et Bleu, éloignés, ne sont pas sur une route de collision. Bleu a l'intention de virer de bord, mais après avoir dépassé la position bout au vent, il dérive. Avant que Bleu n'atteigne une route au plus près, Jaune abat dans sa direction. Bleu est incapable d'effectuer une quelconque manœuvre pour éviter une collision si Jaune arrête d'abattre. Cependant Jaune continue de laisser porter et passe derrière Bleu. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse 1**

Envoyer le pavillon vert et blanc. Le changement de route de Jaune l'obligeait à laisser à Bleu la place de se maintenir à l'écart (règle 16.1). Jaune respecte cette règle en laissant porter de façon continue. La même réponse s'appliquerait si Bleu avait réussi à terminer son virement de bord puis dérivé.

**Question 2**

La réponse changerait-elle si le barreur de Bleu avait volontairement manœuvré son bateau de façon à en perdre le contrôle et à se placer dans une situation telle qu'il ne lui soit pas possible de se maintenir à l'écart si Jaune se mettait sur une route de collision ?

**Réponse 2**

Non. Aucune règle n'interdit à Bleu d'être dans la position où il se trouvait, qu'il l'ait fait de façon délibérée ou non.

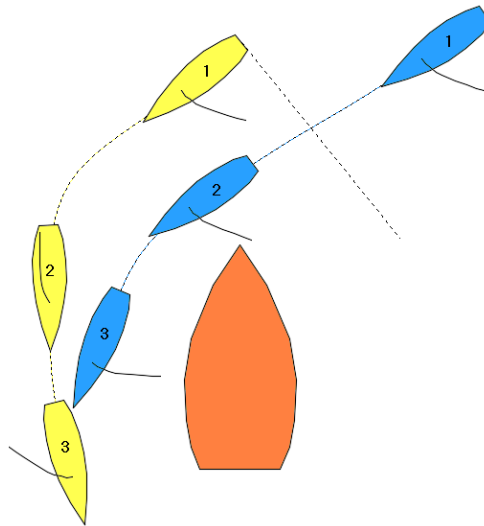
*Retour [index](#)*

**MR CALL B12 (UMP 6)**

**Règle 10**                    **Sur des bords opposés**  
**Règle 16.1**                **Modifier sa route**  
**Règle 19.2**                **Donner de la place à un obstacle**

**Question**

Avant le départ, Jaune et Bleu au large tribord, approchent d'un bateau au mouillage. Quand Jaune est à l'obstacle, il est en route libre devant Bleu. Jaune passe au vent du bateau, laisse porter le long de ce bateau, puis empanne afin d'enrouler son arrière. Juste après l'empannage de Jaune, Bleu est toujours sur tribord et obtient un petit engagement à l'intérieur. Bleu modifie sa route pour essayer d'éviter un contact avec Jaune mais il y a contact. Il y a une réclamation. Quelle devrait être la décision?



**Réponse**

Bleu devient bateau prioritaire au moment où les bateaux deviennent engagés, ou quand la bordure de la grand-voile de Jaune traverse l'axe du bateau quand il empanne, selon ce qui est fait en premier.

Jaune donne sa priorité, et par conséquent la règle 15 ne s'applique pas. Jaune pouvait donner de la place à Bleu depuis le moment où l'engagement est établi. Jaune doit donner de la place à Bleu selon la règle 19.2(b) et doit se maintenir à l'écart de Bleu selon la règle 10.

Jaune manque à se maintenir à l'écart de Bleu. Pénaliser Jaune.

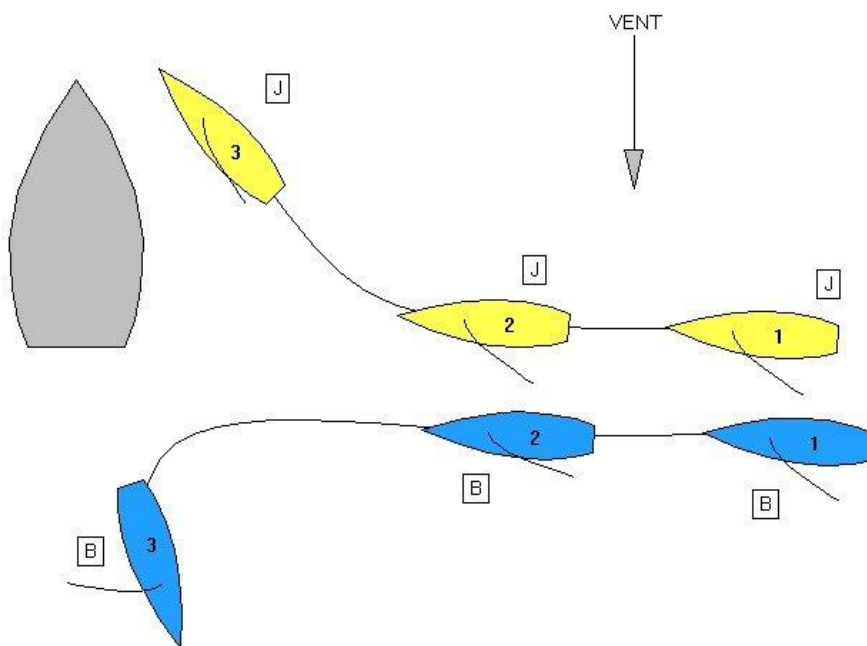
Retour [index](#)

**MR CALL B13 (UMP 10)**

**Règle 19.2 Donner de la place à un obstacle**

**Question**

Avant le départ, et avant d'approcher une marque de départ pour prendre le départ, Jaune et Bleu s'approchent d'un grand bateau au mouillage, Jaune en avant d'une demi-longueur. Il apparaît que Bleu a l'intention de passer à la poupe de ce grand bateau, et que Jaune a besoin de place pour passer du même côté à l'intérieur de Bleu. Bleu ne laisse pas porter pour donner de la place, et au dernier moment, Jaune évite le grand bateau en lofant brutalement pour passer à son vent. Avant que l'étrave de Bleu n'atteigne la poupe du grand bateau, il empanne et ainsi ne passe pas sa poupe. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse**

Pénaliser Bleu. Le grand bateau était un obstacle. A moins que Bleu ne choisisse assez longtemps à l'avance de passer à son vent, Jaune peut supposer qu'ils vont tous les deux laisser porter sous l'obstacle. Bleu doit donc donner de la place. En manquant à le faire, il a enfreint la règle 19.2(b).

Retour [index](#)

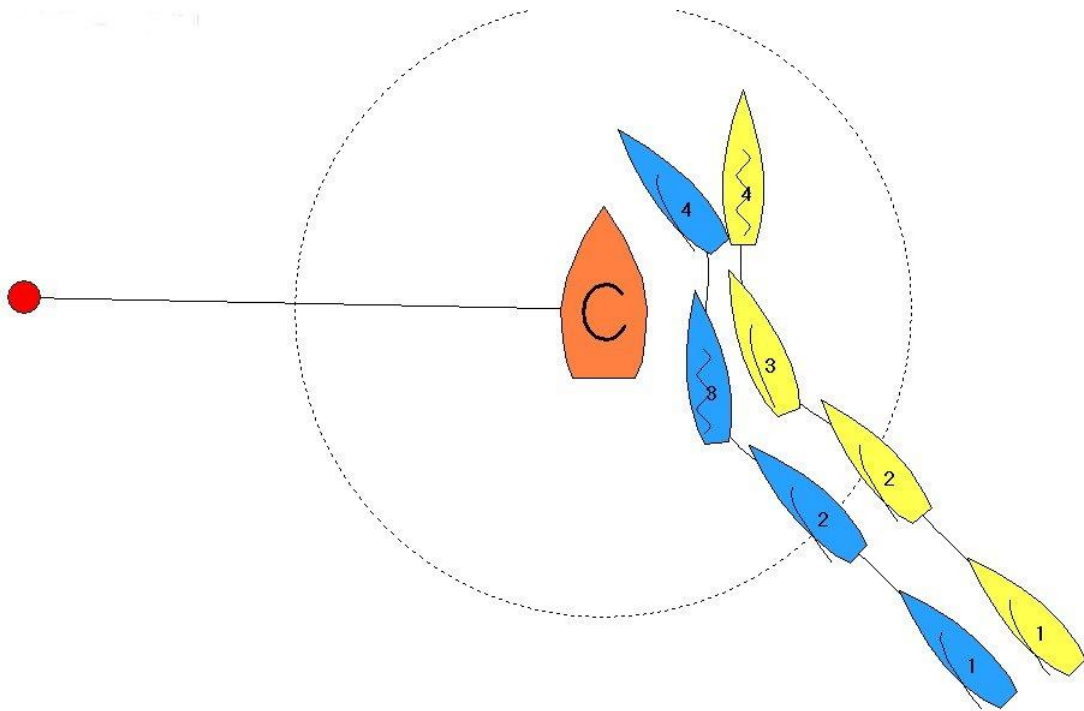
**MR CALL B14 (UMP 27)**

<b>Règle 16.1</b>	<b>Modifier sa route</b>
<b>Règle 19</b>	<b>Place pour passer un obstacle</b>
<b>Définitions</b>	<b>Marque et Obstacle</b>

**Question**

La situation a lieu en période pré-départ, environ 2 minutes avant le signal de départ. Le bateau comité est également une marque de départ.

Entre les situations 3 et 4, Bleu effectue une modification de route brusque et importante, mettant son foc à contre pour abattre, et il ne donne pas à Jaune la place de se maintenir à l'écart. Il y a un contact entre Bleu et Jaune. Les deux bateaux envoient un pavillon Y. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse**

Pénaliser Bleu. La règle 19 ainsi que les règles applicables des sections A et B s'appliquent quand les bateaux passent le bateau du comité de course pendant la phase pré départ. Par conséquent, lorsque Bleu modifie sa route, il doit respecter la règle 16.1. Bleu est un bateau prioritaire modifiant sa route. Il n'a pas laissé à Jaune la place de se maintenir à l'écart et a enfreint la règle 16.1.

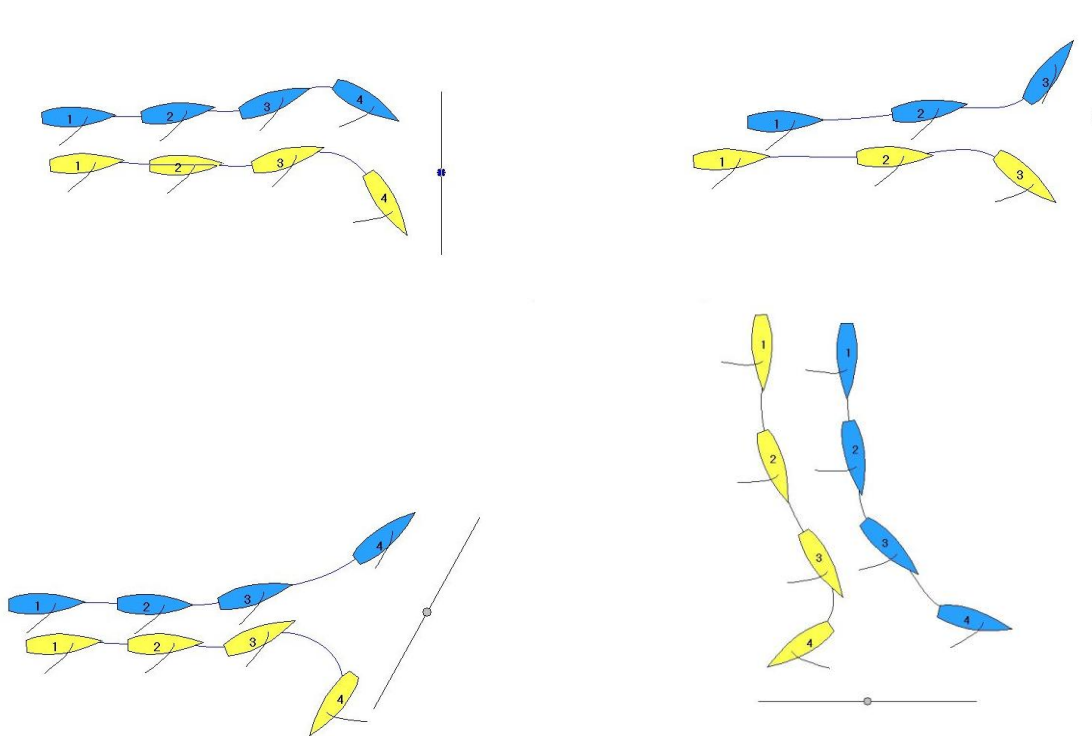
Retour [index](#)

**MR CALL B15 (UMP 37)**

**Règle 11**                                **Sur le même bord, engagés**  
**Règle 16.1**                              **Modifier sa route**  
**Règle 19**                                 **Place pour passer un obstacle**

**Question 1**

Bleu et Jaune sont engagés bâbord, Jaune bateau prioritaire sous le vent. Ils approchent d'un obstacle continu sur des routes qui montrent clairement que Jaune est le bateau à l'intérieur, ou à un angle approximativement perpendiculaire à la rive, ce qui rend incertain le bateau qui va se retrouver à l'intérieur quand ils atteindront l'obstacle. Jaune commence à lofer ou maintient sa route et Bleu se maintient à l'écart. Quand Jaune est à environ une longueur et demie de l'obstacle, il abat soudainement et passe l'obstacle à bâbord, en laissant Bleu en route libre derrière. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?

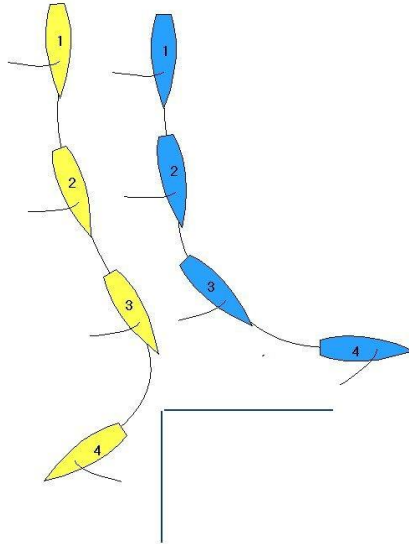


**Réponse 1**

Envoyer le pavillon vert et blanc. La règle 11 s'applique et la règle 19 s'applique également quand il devient évident que les bateaux atteignent l'obstacle. Jaune est prioritaire et peut choisir de lofer ou d'abattre comme bon lui semble, à condition qu'il respecte la règle 16.1. Si Jaune et Bleu abattent pour passer l'obstacle sur bâbord, Jaune doit donner de la place à Bleu pendant que les bateaux sont engagés. Si Bleu devient en route libre derrière, il doit respecter la règle 19.2(c). Dans les situations exposées, aucune règle n'est enfreinte.

**Question 2**

Lors du pré-départ, Bleu et Jaune engagés bâbord approchent de l'extrémité d'un quai. Avant que les bateaux atteignent l'obstacle, Jaune, sous le vent, lofe légèrement, et Bleu se maintient à l'écart. Jaune abat soudainement, laissant l'obstacle à bâbord. Bleu laisse l'obstacle à tribord. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse 2**

Jaune est prioritaire et peut choisir de lofer ou d'abattre comme bon lui semble, à condition qu'il respecte la règle 16.1. Envoyer le pavillon vert et blanc.

Retour [index](#)

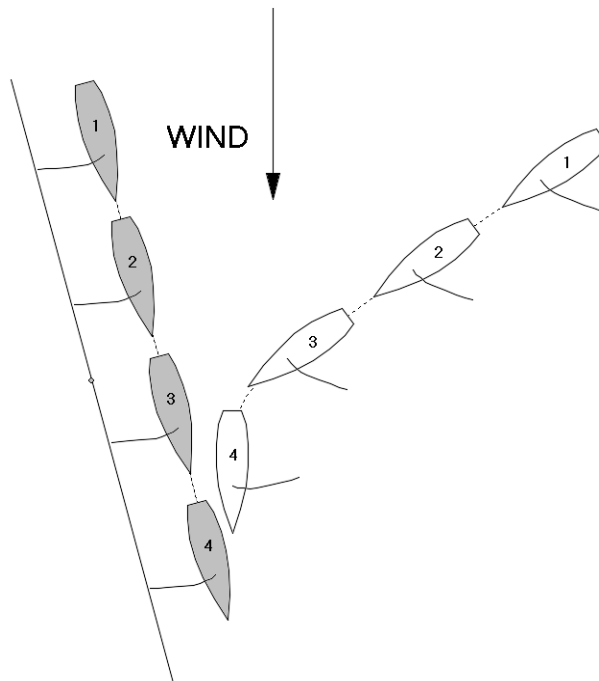


**MR CALL B16 (UMP 46)**

<b>Règle 10</b>	<b>Sur des bords opposés</b>
<b>Règle 19</b>	<b>Place pour passer un obstacle</b>
<b>Règle 21</b>	<b>Exonération</b>
<b>Définitions</b>	<b>Engagement</b>

**Question 1**

Jaune et Bleu naviguent tous les deux à plus de quatre-vingt-dix degrés du vent réel. Bleu, bâbord, navigue le long d'un obstacle continu. Jaune, tribord, approche de l'obstacle en route de collision avec Bleu. Jaune abat et évite Bleu. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse 1**

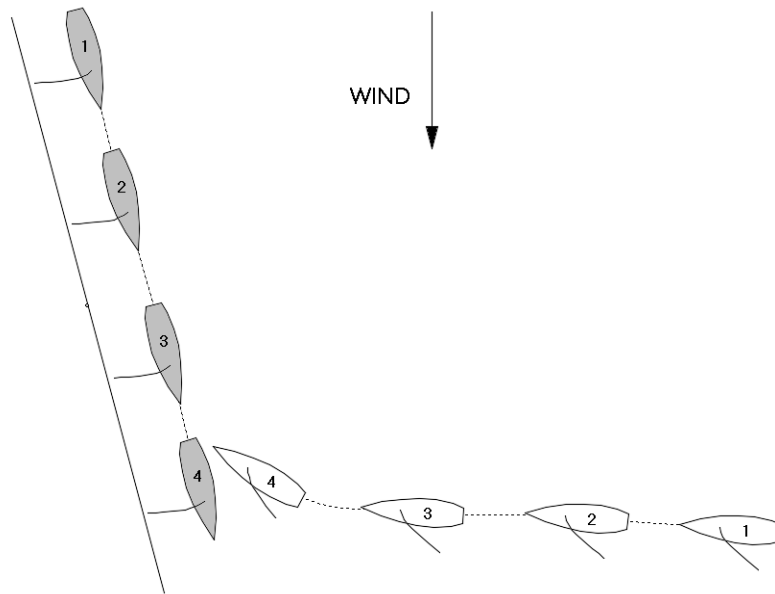
Envoyer un pavillon vert et blanc. Les deux bateaux naviguent à plus de 90 degrés du vent réel et sont engagés. Jaune est le bateau extérieur et est tenu selon la règle 19.2(b) de donner à Bleu de la place entre lui et l'obstacle. En abattant pour donner de la place entre les positions 3 et 4, Jaune répond à son obligation selon la règle 19.2(b).

Jaune n'avait pas besoin de modifier sa route pour éviter une collision jusqu'au moment où il a eu besoin de modifier sa route pour répondre à son obligation selon la règle 19.2(b). Si Jaune avait ensuite manqué à donner de la place, il aurait contraint Bleu à enfreindre la règle 10 et Bleu aurait été exonéré selon la règle 21.

Retour [index](#)

**Question 2**

Bleu navigue au portant bâbord le long d'un obstacle continu. Jaune navigue au près tribord et il approche de l'obstacle sur une route de collision avec Bleu. Quand il est évident que Bleu ne modifiera pas sa route, Jaune lofe et évite Bleu. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse 2**

Pénaliser Bleu.

La définition d'Engagement s'applique seulement entre des bateaux sur des bords opposés quand les deux naviguent à plus de 90 degrés du vent réel. Jaune ne naviguant pas à plus de 90 degrés du vent, les bateaux ne sont pas engagés et la règle 19.2(b) ne s'applique pas. Jaune n'a pas à donner de la place à Bleu. Quand Jaune doit lofer, Bleu ne se maintient pas à l'écart et enfreint la règle 10.

Retour [index](#)

**MR CALL B17 (UMP 7)**

**Définitions**

**Se maintenir à l'écart**

**Question**

Quand Bleu, bateau tenu de se maintenir à l'écart, passe sa proue au-dessus du tableau arrière de Jaune, Bleu se maintient-il à l'écart ?



**Réponse**

Oui.

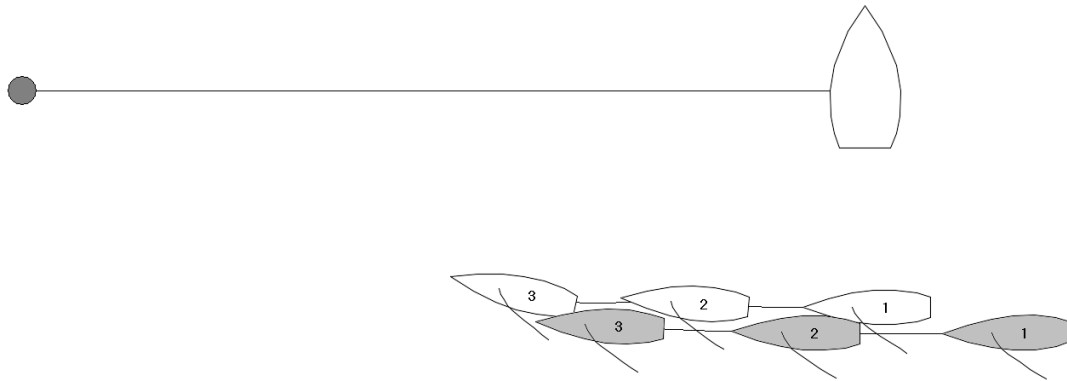
Retour [index](#)

**MR CALL B18 (UMP 44)**

- Règle 11** Sur le même bord, engagés  
**Règle 12** Sur le même bord, non engagés  
**Règle 15** Acquérir une priorité

**Question**

Jaune et Bleu sont tribord vent de travers avant le départ, avec Jaune en route libre devant et légèrement au vent de la route de Bleu. Jaune choque ses voiles et Bleu crée un engagement sous le vent, sans qu'aucun des deux bateaux ne modifie sa route. La distance entre les bateaux est seulement de quelques centimètres. Jaune lofe pour se maintenir à l'écart et il y a immédiatement un contact. Les deux bateaux envoient un pavillon Y. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse**

Pénaliser Bleu. Bleu obtient la priorité par la diminution de vitesse de Jaune. Bien que le changement de vitesse soit la conséquence d'une action de Jaune, l'augmentation ou la diminution de la vitesse n'est pas une « action » en soi au sens de la deuxième partie de la règle 15.

Par conséquent, la règle 15 s'applique quand Bleu acquiert la priorité. Bleu créant un engagement si près de Jaune que ce dernier n'a pas de possibilité de se maintenir à l'écart, Bleu ne donne pas à Jaune la place de se maintenir à l'écart et enfreint la règle 15.

Retour [index](#)

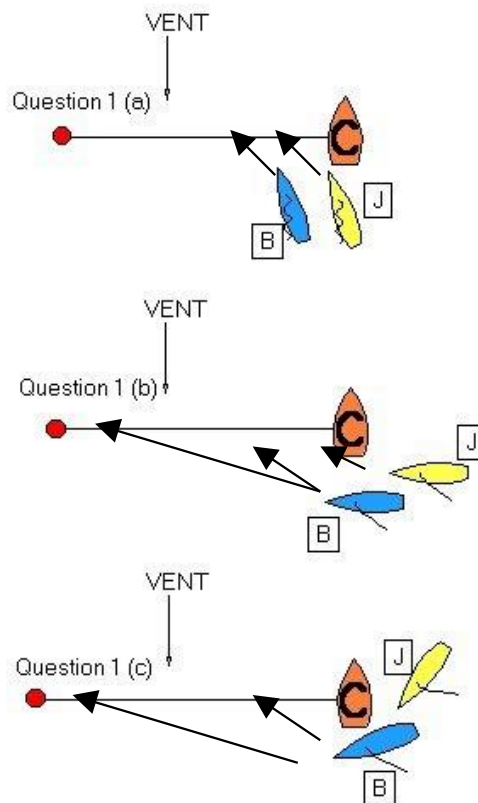
**MR CALL C1 (UMP 13)**

**Règle 11  
Section C  
Règle 19.2(b)**

**Sur le même bord, engagés  
Aux Marques et obstacles : préambule  
Donner de la place à un obstacle**

**Question 1**

Bleu et Jaune s'approchent de l'extrémité de la ligne de départ côté bateau comité. Comment les umpires déterminent-ils s'ils s'approchent d'une marque de départ pour prendre le départ ?



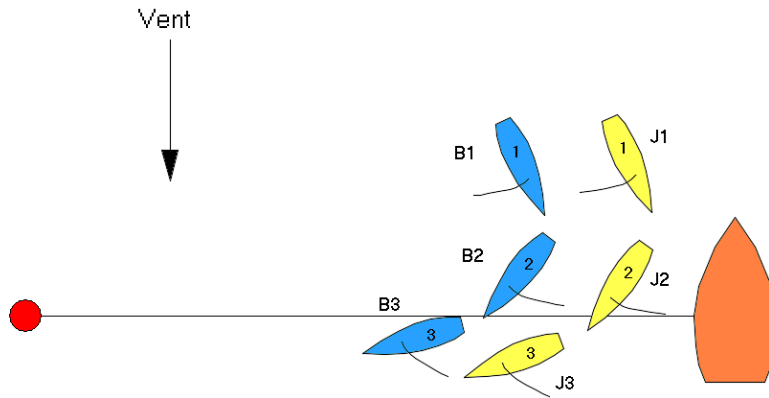
**Réponse 1**

Dans chacun des schémas a, b, et c il est possible que les bateaux s'approchent d'une marque de départ pour prendre le départ. Les umpires utiliseront la vitesse et la route des bateaux dans les conditions du moment et le temps restant avant le signal de départ pour décider s'ils s'approchent d'une marque de départ pour prendre le départ. Les lignes de départ de match racing étant courtes, on peut même considérer que les bateaux s'approchent de l'extrémité la plus éloignée (schéma b). Cependant, tant que les deux umpires ne s'accordent pas sur le fait que les bateaux s'approchent pour prendre le départ, ils décideront qu'ils ne le font pas (voir Principes généraux des décisions d'umpires).

**Question 2**

## Section C – Le départ

Avant de prendre le départ, Bleu et Jaune naviguent vent arrière bâbord du côté parcouru de la ligne de départ. Bleu donne de la place à Jaune pour passer le bateau comité. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



### Réponse 2

Envoyer le pavillon vert et blanc. Un bateau ne peut s'approcher d'une marque pour prendre le départ tant qu'il ne s'en approche pas pour la passer du côté requis. En position 1, Jaune avait droit à de la place, selon la règle 19.2(b), qui lui fut laissée. Cela s'applique également quand les deux bateaux ont été rappelés.

Retour [index](#)

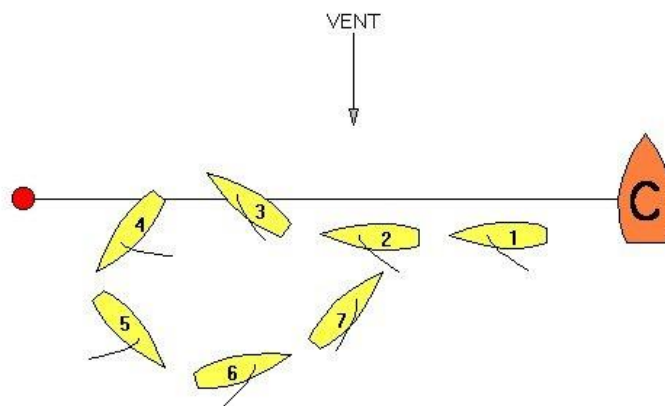
**MR CALL C2 (MR 3)**

**Règle C7.2**  
**Règle C7.3**

**Système de pénalité - toutes pénalités**  
**Système de pénalité - limitations aux pénalités**

**Question**

Un bateau, qui a été pénalisé pendant la période de pré-départ, longe la ligne au large juste avant de prendre le départ. Au signal de départ, il lofe juste assez pour franchir la ligne de départ et, avant d'être au plus près, il laisse porter, empanne et lofe jusqu'à une route au plus près sur l'autre bord. A-t-il effectué une pénalité conforme à la règle C7 ?



**Réponse**

Oui. Le bateau devait prendre le départ avant d'effectuer sa pénalité, mais il n'avait pas à la commencer depuis une route au plus près.

Retour [index](#)

**MR CALL D1 (UMP 29)**

<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord</b>
<b>Règle 16.1</b>	<b>Modifier sa route</b>
<b>Définitions</b>	<b>Se maintenir à l'écart et Place</b>

**Question 1**

Peu de temps après le départ, Jaune et Bleu sont au près bâbord. Les bateaux sont engagés et Jaune se maintient à l'écart au vent. La règle 17 ne s'applique pas. Au moment où les bateaux passent sous le vent de la marque L, une bouée gonflable orange qui n'est pas une marque sur ce bord du parcours, Bleu lofe et Jaune répond. Jaune cesse de lofer quand il touche la marque en son milieu, ce qui entraîne que Bleu réduit son lof. Les deux bateaux envoient un pavillon Y. Quelle devrait être la décision ?

**Réponse 1**

Pénaliser Bleu. Quand Bleu, bateau prioritaire, modifie sa route, il doit laisser de la place, conformément à la règle 16.1. Toucher une marque n'est pas naviguer en bon marin.

La marque L n'étant une marque sur ce bord du parcours, les règles 18 et 31 ne s'appliquent pas.

**Question 2**

La réponse aurait-elle été identique si les bateaux passaient sous le vent d'un objet qui ne soit pas suffisamment gros pour avoir rang d'obstacle, mais limitant cependant la capacité à répondre et/ou pouvant endommager la coque ou les foils ?

**Réponse 2**

Oui. A condition que Jaune se maintienne à l'écart au début, Bleu doit lui laisser la place de répondre en naviguant en bon marin quand il modifie sa route.

Retour [index](#)



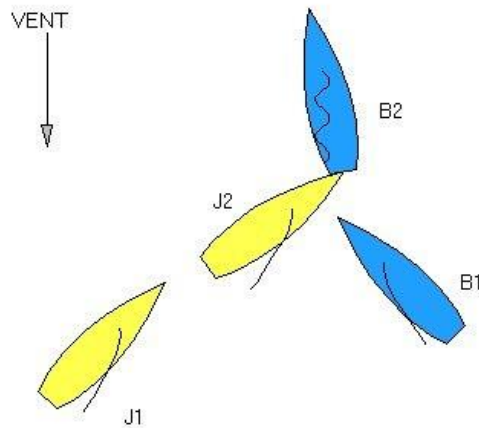
**MR CALL D2 (UMP 16)**

**Règle 10**  
**Règle 16.1**

**Sur des bords opposés**  
**Modifier sa route**

**Question**

Bleu et Jaune s'approchent l'un de l'autre sur un bord de près. Comme Jaune laisse porter pour passer sur l'arrière de Bleu, ce dernier lofe. Jaune essaie de laisser porter davantage, mais il y a contact entre le quart arrière bâbord de Bleu et l'étrave de Jaune. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse**

Dans la mesure où les umpires sont convaincus que Jaune se maintenait à l'écart avant le lof de Bleu, Bleu a enfreint la règle 16.1 en modifiant sa route sans laisser de place à Jaune. Pénaliser Bleu.

Retour [index](#)

**MR CALL D3 (MR 38)**

**Règle 20**                      **Place pour virer de bord à un obstacle**

**Question**

A l'approche d'un obstacle, Jaune et Bleu naviguent au près sur le même bord. Bleu hèle et signale à Jaune qu'il a besoin de place pour virer de bord. Jaune pense que Bleu navigue sous une route au plus près et il ignore l'appel. Les deux bateaux réclament. Quelle devrait être la décision ?

**Réponse**

Pénaliser Jaune. Quand le bateau hélant navigue au près, le bateau hélé doit toujours répondre à l'appel conformément à la règle 20.2(b).

De plus, si Bleu a hélé pour de la place pour virer de bord quand il était évident qu'il naviguait sous une route au plus près, alors Bleu a enfreint la règle 20.1(b). Pénaliser Bleu.

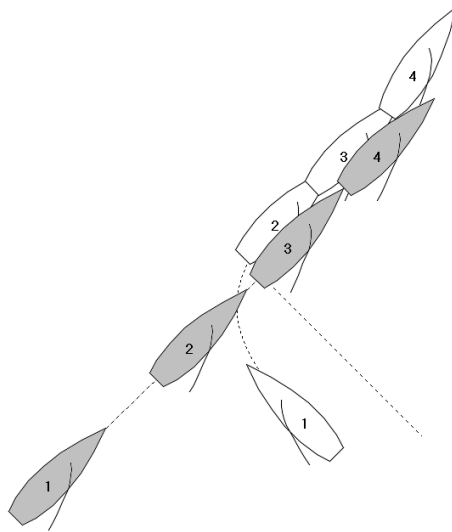
Retour [index](#)

**MR CALL D4 (UMP 47)**

<b>Règle 10</b>	<b>Sur des bords opposés</b>
<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord, engagés</b>
<b>Règle 12</b>	<b>Sur le même bord, non engagés</b>
<b>Règle 15</b>	<b>Acquérir une priorité</b>
<b>Règle 64.1(a)</b>	<b>Exonération</b>

**Question 1**

Bleu et Jaune sont sur une remontée au vent avec Jaune tribord et Bleu bâbord. Jaune passe bout au vent et termine son virement en route libre devant et légèrement au vent de l'axe de Bleu. Son virement de bord ralentit Jaune et Bleu établit un engagement sous le vent de Jaune, sans qu'aucun des deux ne modifie sa route. La distance séparant les deux bateaux est seulement de quelques centimètres. Jaune lofe pour se maintenir à l'écart et un contact se produit immédiatement. Les deux bateaux envoient un pavillon Y. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse 1**

Bleu n'a pas besoin de modifier sa route avant la fin du virement de Jaune. Après la fin du virement de Jaune, Bleu a de la place pour se maintenir à l'écart en abattant si nécessaire, Jaune répond donc à son obligation selon la règle 15 en donnant au début à Bleu la place de se maintenir à l'écart. Quand Bleu, peu après, acquiert la priorité en établissant un engagement sous le vent, Bleu doit donner à Jaune la place de se maintenir à l'écart selon la règle 15.

Si, quand l'engagement est établi, Jaune fait tout son possible pour se maintenir mais est incapable de le faire, alors Bleu enfreint la règle 15. Jaune enfreint la règle 11, mais il sera exonéré selon la règle 64.1(a). Pénaliser Bleu.

Cependant, si Jaune ne fait pas tout son possible pour se maintenir à l'écart et si Bleu, après avoir au début donné de la place, est ensuite obligé de modifier sa route pour éviter une collision ou s'il y a contact, alors Jaune enfreint la règle 11. Pénaliser Jaune.

**Question 2**

La réponse serait-elle différente si Jaune terminait son virement en route libre devant et davantage au vent, mai naviguant moins vite que Bleu et dérapant latéralement, il réduisait la distance entre Bleu et Jaune ?

**Réponse 2**

Non.

[Retour index](#)

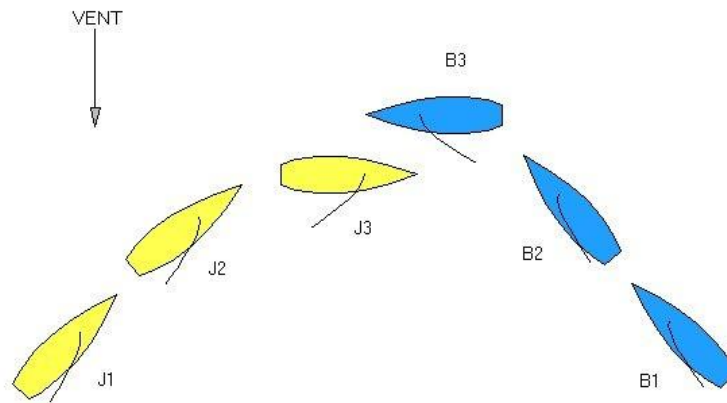
**MR CALL D5 (UMP 14)**

**Règle 10**  
**Règle 16.1**

**Sur des bords opposés**  
**Modifier sa route**

**Question 1**

Sur un bord de près, Bleu et Jaune s'approchent l'un de l'autre. A environ quatre longueurs de coque de Bleu, Jaune laisse porter pour éviter Bleu. Bleu laisse alors porter, de telle sorte que les bateaux restent sur une route de collision. Jaune et Bleu continuent de laisser porter dans la même direction, jusqu'à ce qu'ils finissent par se croiser approximativement vent de travers. A aucun moment, Bleu ne suit une route vent arrière. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse 1**

Envoyer le pavillon vert et blanc. La règle 16.1 s'applique, mais Bleu ne l'a pas enfreinte, car tout au long de l'incident il a laissé à Jaune la place de se maintenir à l'écart.

**Question 2**

Dans les mêmes circonstances, la route de Jaune lui permettrait de croiser devant Bleu, mais Bleu lofe vers une route de collision et Jaune vire de bord « en bon marin ». Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?

**Réponse 2**

Envoyer le pavillon vert et blanc. Comme dans la question 1, la règle 16.1 s'applique, et même si Bleu a forcé Jaune à modifier sa route, il ne l'a pas fait sans lui laisser la place de se maintenir à l'écart.

Retour [index](#)

**MR CALL D6 (UMP 20 – Q2)**

**Règle 16.1**  
**Définitions**

**Modifier sa route**  
**Place**

**Question**

Bleu bâbord et Jaune tribord sont au plus près sur un bord vers la marque au vent. Jaune laisse porter vers une route au portant qui est en-dessous de sa route normale et en conséquence Bleu doit modifier sa route pour se maintenir à l'écart. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?

**Réponse 2**

Pénaliser Jaune. Jaune enfreint la règle 16.1 en ne laissant pas de place à Bleu, précisément l'espace pour manœuvrer en bon marin.

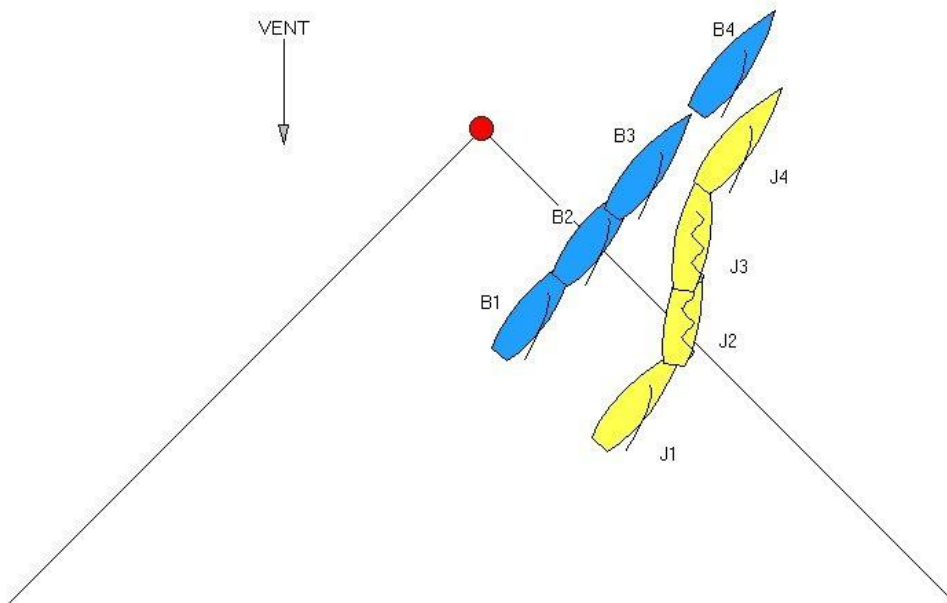
Retour [index](#)

**MR CALL D7 (UMP 17)**

**Règle 11**                    **Sur le même bord, engagés**  
**Règle 16.1**                **Modifier sa route**  
**Règle 17**                    **Sur le même bord ; route normale**

**Question 1**

Jaune et Bleu, au plus près bâbord, approchent du bord du cadre à proximité de la marque au vent. Jaune a établi son engagement depuis la position en route libre derrière. Les deux naviguent au-delà du cadre et sont clairement au-dessus de la marque. Jaune lofe et est alors obligé de laisser porter pour éviter le contact. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse 1**

Pénaliser Bleu. Quand Jaune lofe, il est clair que sa seule route normale est de lofer pour virer de bord vers la marque. Jaune laisse à Bleu la place requise par la règle 16.1. Jaune est alors dans l'impossibilité de suivre sa route sans avoir à agir pour éviter un contact. Bleu ne se maintient pas à l'écart et enfreint la règle 11.

**Question 2**

Quelle serait la décision si, en raison de vents instables et/ou de mer formée, il n'était pas évident que les bateaux étaient au-dessus de la marque ?

**Réponse 2**

Il n'est pas évident à ce moment-là que la seule route normale de Jaune soit sur l'autre bord. Jaune enfreint la règle 17 en naviguant au-dessus de sa route normale (au plus près). Pénaliser Jaune, sauf si sa manœuvre l'amène à passer rapidement derrière Bleu. Néanmoins, Bleu est bateau au vent et doit se maintenir à l'écart. En ne répondant pas, Bleu enfreint la règle 11. Pénaliser Bleu. Voir aussi MR Call G8 (UMP 19).

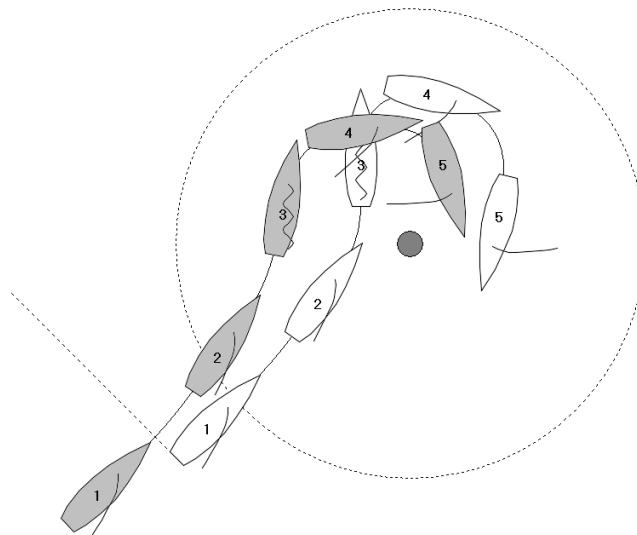
Retour [index](#)

**MR CALL E1 (MR 41)**

<b>Règle 10</b>	<b>Sur des bords opposés</b>
<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord, engagés</b>
<b>Règle 16.1</b>	<b>Modifier sa route</b>
<b>Règle 18.2</b>	<b>Donner la place à la marque</b>
<b>Règle 21</b>	<b>Exonération</b>
<b>Règle C 2.4</b>	<b>Pendant le virement de bord ou l'empannage</b>
<b>Définitions</b>	<b>Place à la marque et route normale</b>

**Question**

Jaune et Bleu s'approchent de la marque au vent sur bâbord. Jaune entre dans la zone en route libre devant Bleu. Jaune lofe alors au-dessus de sa route normale avant de contourner la marque. Bleu abat sur une route entre Jaune et la marque. Jaune empanne sur tribord. Quand il est à côté de la marque et pendant qu'il navigue sur sa route normale, Jaune est obligé d'abatter pour éviter Bleu. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse**

Quand Jaune entre dans la zone en route libre devant, la règle 18.2(b) s'applique et impose à Bleu de continuer à donner à Jaune la place à la marque. Quand Jaune lofe après la position 2, il ne navigue pas dans la place à la marque à laquelle il a droit. La règle 16.1 exige qu'il donne à Bleu la place de se maintenir à l'écart, ce qu'il fait. De la position 3 à la position 5, la route normale de Jaune est de naviguer près de la marque et en conséquence, selon la règle 18.2(c)(1), Bleu est tenu pendant tout ce temps de donner à Jaune la place pour naviguer vers la marque.

Quand Bleu établit un engagement à l'intérieur de Jaune, après la position 3, il est également tenu par la règle 18.2(c)(2) de donner à Jaune la place de naviguer sur sa route normale tant que les bateaux restent engagés. Empanner en position 5 est une route normale pour Jaune. Si, pendant qu'il navigue dans la place à laquelle il a droit, Jaune enfreint une règle de la section A du chapitre 2 ou la règle 15 ou 16, il sera exonéré selon la règle 21.

Bleu n'a pas donné à Jaune la place à la marque, pas plus qu'il ne lui a permis de naviguer sur sa route normale. Pénaliser Bleu et exonérer Jaune.

Retour [index](#)

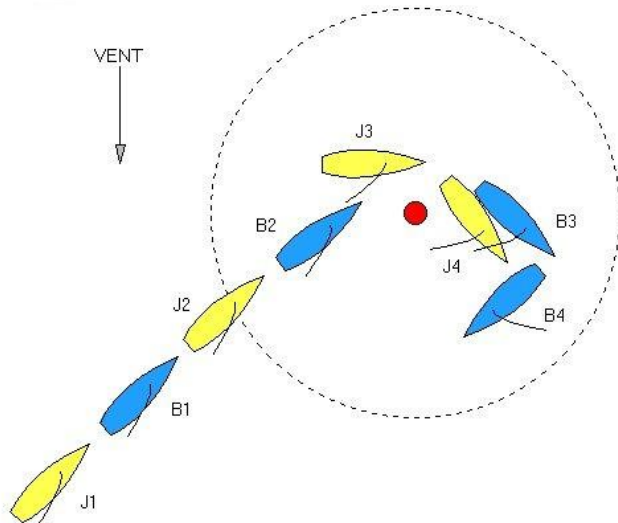
**MR CALL E2 (UMP 22)**

**Règle 18.1**  
**Règle 18.2(c)**

**Quand la règle 18 s'applique**  
**Donner la place à la marque**

**Question**

Bleu et Jaune s'approchent bâbord de la marque au vent, Bleu en route libre devant à la zone. La marque doit être contournée à tribord. Après avoir passé la marque, Bleu empanne immédiatement sur tribord. A quelle distance de la marque Bleu peut-il naviguer avant d'empanner et continuer à avoir



droit à la place à la marque ?

**Réponse**

L'obligation de Jaune de donner la place à la marque à Bleu comprend

- a) la place pour laisser la marque du côté requis
- b) la place pour contourner la marque tel que nécessaire pour effectuer le parcours, et
- c) la place pour naviguer vers la marque quand sa route normale est de naviguer près de la marque.

En position 3, Jaune a donné la place à la marque à Bleu, comme requis par la règle 18.2(b) et la règle 21 ne s'applique plus. Si Bleu empanne après ce point, il sera soumis à la règle 13.2 puis aux règles 15 et 16.1.

Retour [index](#)

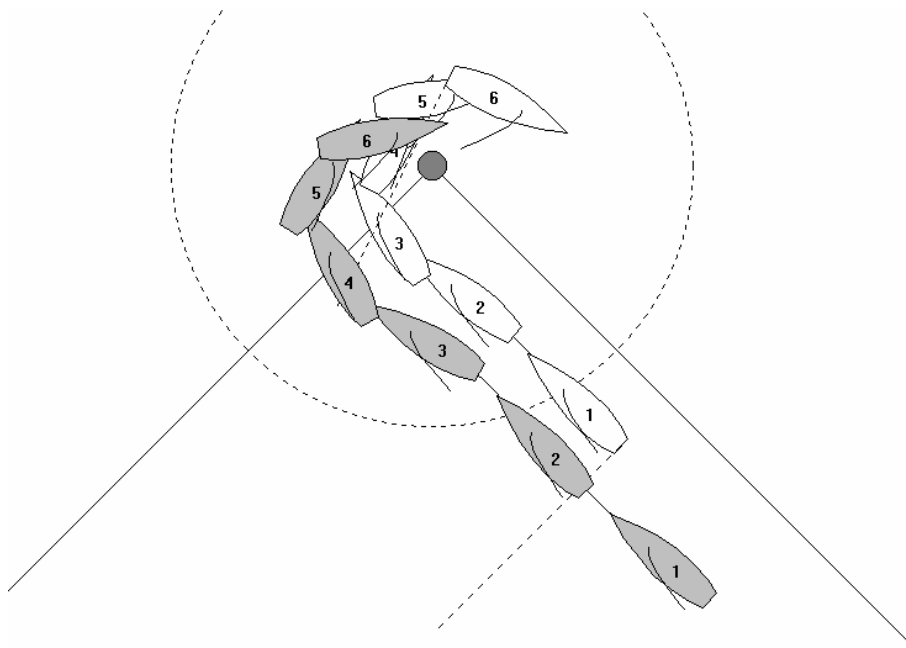


**MR CALL E3 (UMP 30)**

<b>Règle 15</b>	<b>Acquérir une priorité</b>
<b>Règle 17</b>	<b>Sur le même bord ; route normale</b>
<b>Règle 18.2</b>	<b>Donner la place à la marque</b>
<b>Définitions</b>	<b>Place à la marque</b>

**Question 1**

Jaune entre dans la zone en route libre devant Bleu. Les deux bateaux virent de bord et continuent à contourner la marque. Bleu devient engagé à l'intérieur de Jaune. Les deux bateaux envoient un pavillon Y, quelle devrait être la décision ?



**Réponse 1**

Quand Jaune entre dans la zone, la règle 18.2(b) s'applique jusqu'à ce que Jaune dépasse la position bout au vent. Quand Jaune devient engagé au vent et à l'intérieur de Bleu en position 3, la place à la marque comprend la place pour le virement de bord de Jaune. Après qu'il ait donné de la place pour virer, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer. A partir du moment où Bleu devient engagé à l'intérieur de Jaune, la règle 18.2(a) s'applique.

La règle 18.2(e) s'applique et Jaune doit seulement laisser la place à la marque, à condition qu'il ait été capable de le faire au moment où l'engagement commence. Si Jaune est incapable de donner la place à la marque, il n'est pas tenu de la donner.

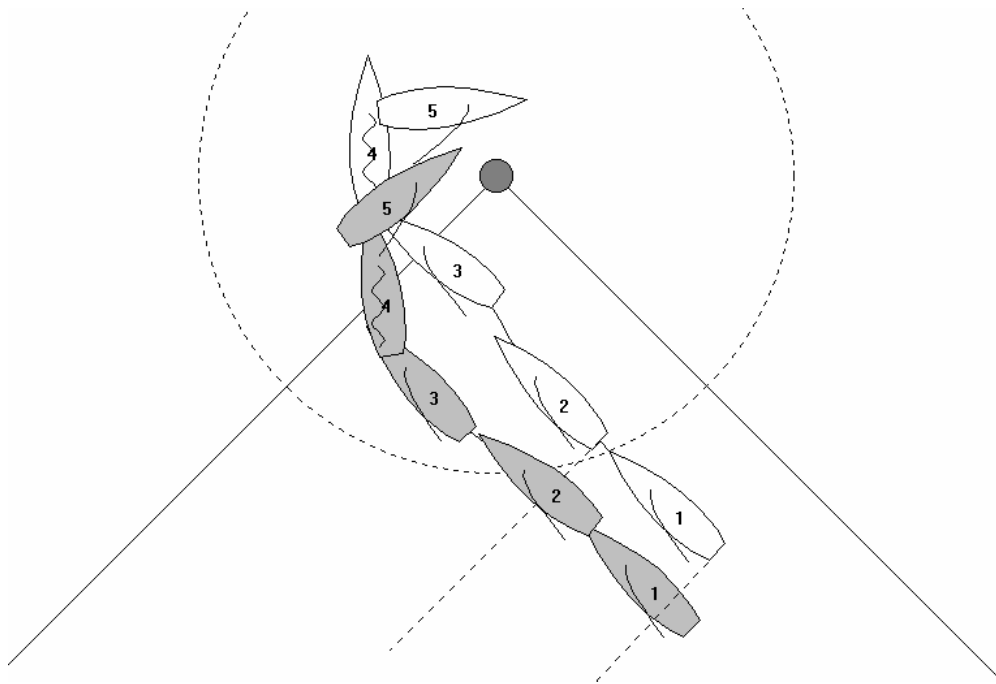
Si l'engagement est créé par l'abattée de Bleu, alors la règle 15 s'applique et Bleu doit au début donner à Jaune la place de se maintenir à l'écart. Si Jaune est incapable de se maintenir à l'écart, pénaliser Bleu.

Si l'engagement est créé par l'abattée de Jaune, Bleu acquiert la priorité, au moins en partie, du fait des actions de Jaune. En conséquence, la deuxième partie de la règle 15 s'applique, Bleu n'a donc pas à laisser à Jaune la place de se maintenir à l'écart. Pénaliser Jaune.

Puisque l'engagement est établi depuis la position en route libre derrière, la règle 17 s'applique.

**Question 2**

Jaune et Bleu engagés entrent dans la zone. Les deux bateaux virent de bord et continuent à contourner la marque. Bleu devient engagé à l'intérieur de Jaune. La bôme de Jaune touche la coque de Bleu. Les deux bateaux envoient un pavillon Y, quelle devrait être la décision ?



**Réponse 2**

Voir réponse 1.

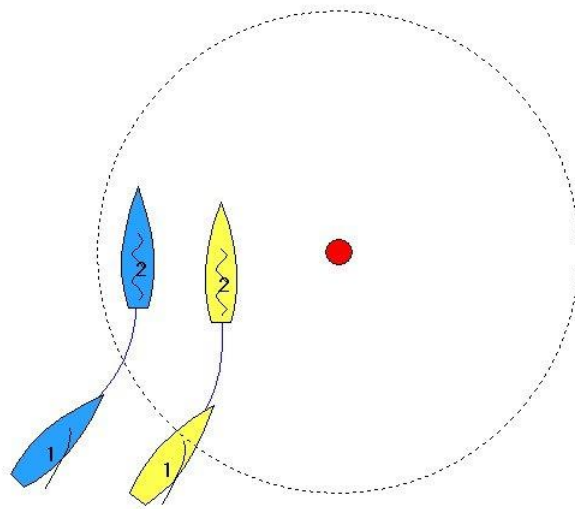
Retour [index](#)

**MR CALL E4 (UMP 32)**

<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord, engagés</b>
<b>Règle 16.1</b>	<b>Modifier sa route</b>
<b>Règle 18.2(b)</b>	<b>Donner la place à la marque</b>
<b>Définition</b>	<b>Place et Place à la marque</b>

**Question**

Bleu et Jaune approchent de la marque au vent, engagés bâbord, Jaune sous le vent et sur la layline à l'entrée de la zone. La règle 17 ne s'applique pas à Jaune. Avant que Jaune passe la marque, il lofe Bleu jusqu'à la position bout au vent. Bleu répond au lof et se maintient à l'écart. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse**

Envoyer le pavillon vert et blanc.

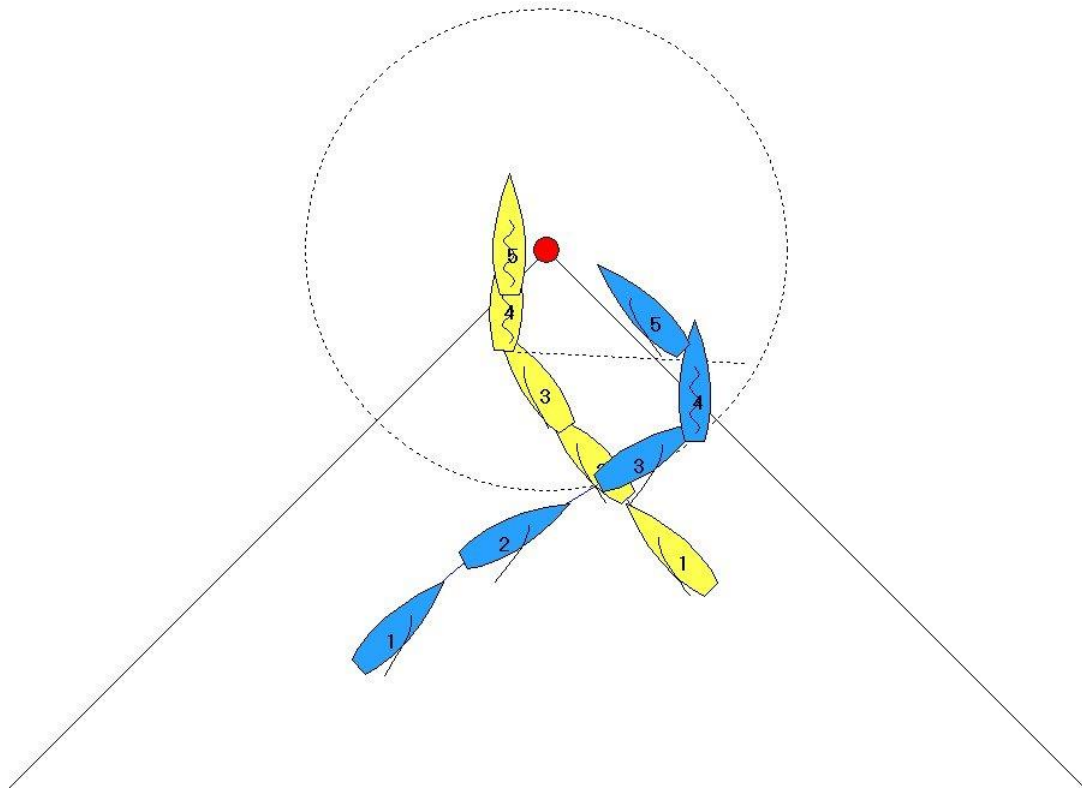
Bleu est tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart et par la règle 18 de donner la place à la marque, ce qu'il fait. Quand Jaune lofe, la règle 16.1 lui impose de donner à Bleu la place de se maintenir à l'écart. Cependant, la règle 17 ne s'applique pas et rien dans les règles n'empêche Jaune de naviguer au-dessus de sa route normale pendant que les bateaux passent la marque.

Retour [index](#)

**MR CALL E5 (UMP 34)**

**Règle 18.1**  
**Règle 18.2**

**Quand la règle 18 s'applique**  
**Donner la place à la marque**



**Question 1**

Jaune tribord et Bleu bâbord, tous deux au plus près, s'approchent de la marque au vent. Bleu abat et passe derrière Jaune. Jaune lofe lentement et s'arrête quasiment bout au vent, avec la marque par le travers. Pendant que Jaune est en train de lofer, Bleu vire sur tribord et abat vers la marque. Jaune ne donne pas la place à la marque et Bleu lofe pour éviter une collision. Bleu envoie un pavillon Y. Quelle devrait être la décision ?

**Réponse 1**

Quand Jaune rentre dans la zone, les bateaux sont sur des bords opposés sur un louvoyage au vent. En conséquence, la règle 18 ne s'applique pas. Quand Bleu a dépassé la position bout au vent, les bateaux sont engagés sur le même bord et sont tous deux dans la zone. En conséquence la règle 18 s'applique. Il n'y avait pas d'engagement et ils n'étaient pas en route libre devant/derrière lorsque le premier des deux bateaux est entré dans la zone. La règle 18.2(a) et (e) s'applique et Jaune est ainsi tenu de donner la place à la marque à Bleu, en tant que bateau intérieur, à condition qu'il ait été en mesure de la donner à partir du moment où l'engagement a commencé.

Si Jaune n'est pas en mesure de donner la place à la marque à Bleu, la règle 18.2(e) s'applique. Envoyer le pavillon vert et blanc.

Si Jaune est en mesure de donner la place à la marque à Bleu mais manque à le faire, il enfreint la règle 18.2(a). Pénaliser Jaune.

**Question 2**

La réponse serait-elle différente si Bleu termine son virement de bord à l'extérieur de la zone?

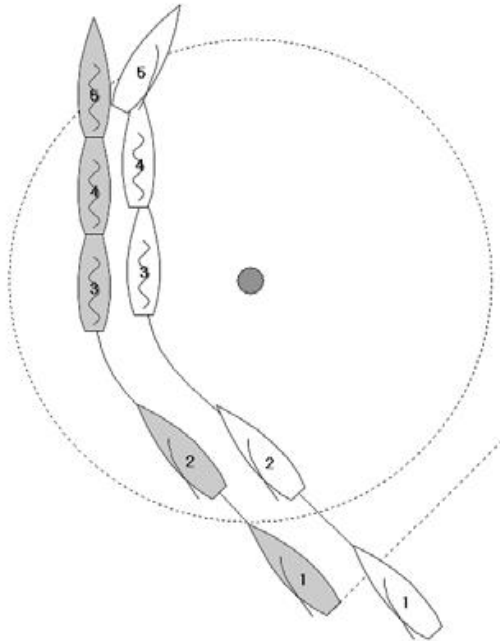
**Réponse 2**

Non.

Retour [index](#)

**MR CALL E6 (UMP 42)**

<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord, engagés</b>
<b>Règle 18.2</b>	<b>Donner la place à la marque</b>
<b>Règle 21</b>	<b>Exonération</b>
<b>Règle C2.4</b>	<b>Pendant le virement de bord ou l'empannage</b>
<b>Définitions</b>	<b>Place à la marque</b>



**Question**

Bleu et Jaune tribord s'approchent de la marque au vent, Jaune engagé à l'intérieur de Bleu à la zone. Après avoir dépassé la layline bâbord, les deux bateaux lofent face au vent. En position 3, Bleu a donné assez de place à Jaune pour virer. Les deux bateaux continuent à progresser, l'écart entre eux se réduisant jusqu'à ce que, avant de quitter la zone, Jaune dépasse la position face au vent. Il y a un contact quand l'arrière de Jaune pivote. Les deux bateaux envoient un pavillon Y. Quelle devrait être la décision ?

**Réponse**

Pénaliser Jaune.

Bleu est bateau prioritaire à l'extérieur quand il atteint la zone et il doit laisser la place à la marque à Jaune. La place à la marque comprend la place pour laisser la marque du côté requis et la place pour la contourner tel que nécessaire pour effectuer le parcours. La place à la marque comprend également la place pour virer de bord puisque Jaune est engagé au vent et à l'intérieur de Bleu.

Bleu respecte la règle 18.2(b) en donnant à Jaune la place pour virer en position 3. Quand Jaune décide de ne pas virer et de dépasser la marque, il a eu la place à la marque à laquelle il avait droit. En conséquence, la règle 21 ne s'applique plus et Jaune est tenu de se maintenir à l'écart en tant que bateau au vent. Quand Jaune dépasse ensuite la position bout au vent, il est tenu par la règle 13 de se maintenir à l'écart de Bleu. En position 5, pendant que Jaune était soumis à la règle 13, il ne s'est pas maintenu à l'écart de Bleu, Jaune ne peut être exonéré de son infraction à la règle 13 selon la règle 21.

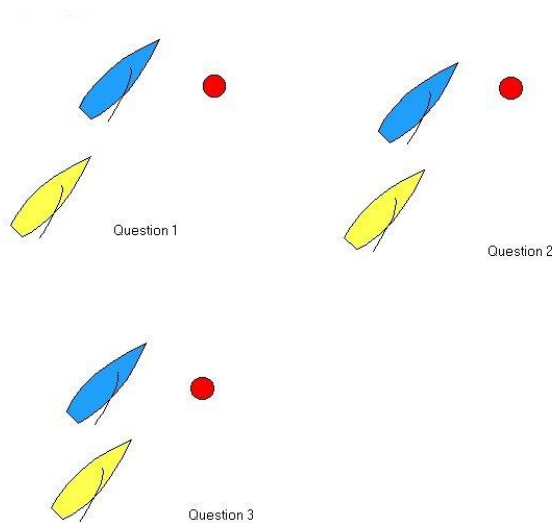
Cependant, si en position 3, Bleu n'a pas laissé de place à Jaune pour virer et qu'un pavillon Y est ensuite envoyé, pénaliser Bleu pour avoir enfreint la règle 18.2(b) et exonérer Jaune de son infraction à la règle 13 selon la règle 21.

Retour [index](#)

**MR CALL E7 (MR 34)**

**Règle 17**  
**Règle C2.7**

**Sur le même bord ; route normale**  
**Virer de bord en s'approchant d'une marque**



**Question 1**

Bleu termine son virement de bord dans la position décrite dans le schéma Question 1. Jaune est en route libre derrière et peut éviter un engagement à l'intérieur en lofant. Jaune peut-il créer un engagement à l'intérieur ? Quelles règles s'appliquent ?

**Réponse 1**

Oui. Jaune peut créer un engagement à l'intérieur mais la règle C2.7(b) s'applique et il doit donner à Bleu la place à la marque. Jaune ayant établi un engagement depuis une route libre derrière, il est également soumis à la règle 17 et ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale, sauf si en le faisant, il passe rapidement derrière Bleu.

**Question 2**

Bleu termine son virement de bord dans la position décrite dans le schéma Question 2. Jaune est en route libre derrière mais ne peut éviter un engagement à l'intérieur en lofant. Jaune peut-il créer un engagement à l'intérieur ? Quelles règles s'appliquent ?

**Réponse 2**

La règle C2.7 s'applique. Jaune a droit à la place à la marque et Bleu doit se maintenir à l'écart de Jaune. De plus, bien que Jaune soit tenu de donner au début la place à Bleu de se maintenir à l'écart, il sera exonéré selon la règle 21 s'il enfreint la règle 15 pendant qu'il navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit. Puisque Jaune a établi un engagement depuis une route libre derrière, il est soumis à la règle 17 et ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale sauf si en le faisant, il passe rapidement derrière Bleu.

**Question 3**

Bleu termine son virement de bord dans la position décrite dans le schéma Question 3. Jaune est engagé à l'intérieur. Quelles règles s'appliquent ?

**Réponse 3**

La règle C2.7 s'applique. Jaune a droit à la place à la marque et Bleu doit de se maintenir à l'écart de Jaune. L'engagement ayant été établi avant que Bleu termine son virement de bord, la règle 17 ne s'applique pas et Jaune peut naviguer au-dessus de sa route normale.

Retour [index](#)

**MR CALL E8 (MR 35)**

**Règle C2.7                    Virer de bord à une marque**

**Question**

Jaune vire de bord dans la zone et Bleu devient engagé à l'intérieur. Les umpires ne sont pas certains que Bleu aurait pu éviter de devenir engagé en lofant.

Jaune envoie un pavillon Y. Quelle devrait être la décision ?

**Réponse**

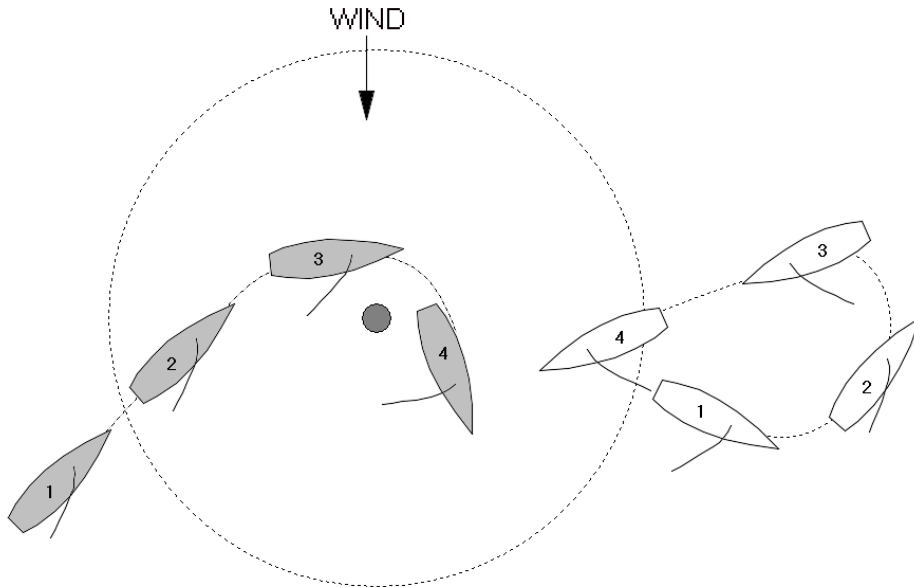
Envoyer le pavillon vert et blanc. Quand les umpires ne sont pas certains que Bleu aurait pu éviter de devenir engagé en lofant, ils doivent présumer qu'il ne le pouvait pas.

Retour [index](#)

**MR CALL E9 (UMP 48)**

**Règle 18.1**  
**Règle 18.2(a)**

**Quand la règle 18 s'applique**  
**Donner la place à la marque**



**Question**

Jaune sur tribord termine une pénalité juste avant la position 3 et est sur une route vent arrière. Bleu bâbord abat pour contourner la marque au vent.

La règle 18 s'applique-t-elle entre Jaune et Bleu ?

**Réponse**

Oui.

La règle 18.2(a) s'applique depuis la position 3 quand les bateaux sont engagés et naviguent sur des routes qui laisseront la marque du même côté. Depuis cette position, Jaune est tenu de donner à Bleu la place à la marque.

Retour [index](#)



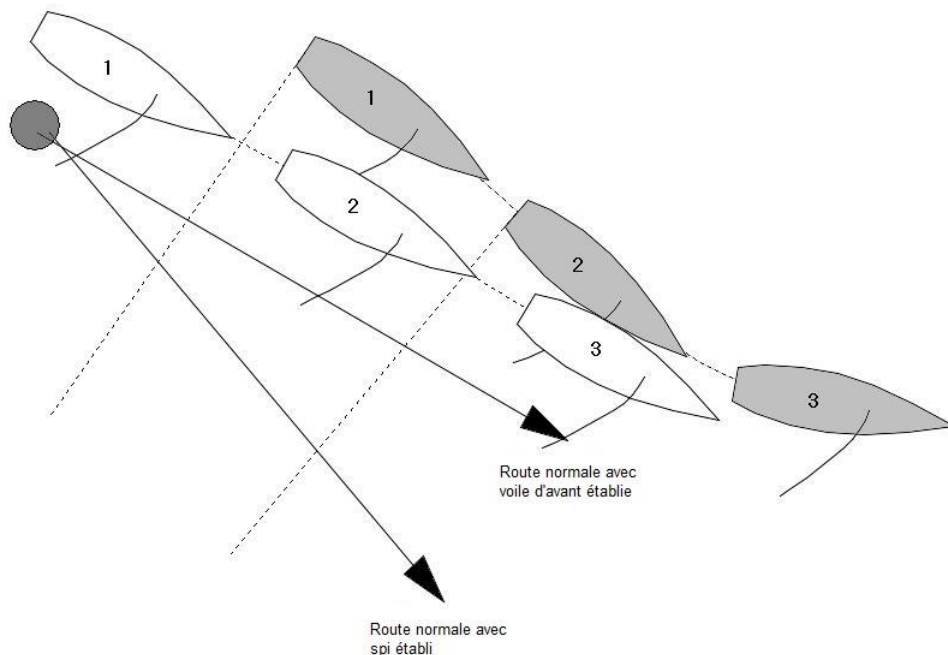
**MR CALL G1 (UMP 45)**

**Règle 17**  
**Définitions**

**Sur le même bord ; route normale**  
**Route Normale**

**Question 1**

Juste après avoir contourné la marque au vent, Jaune établit un engagement sous le vent de Bleu depuis une position en route libre derrière. Les conditions de navigation sont telles que les bateaux utiliseraient normalement leurs spis pour finir aussitôt que possible. Jaune ne hisse pas son spinnaker et navigue sur une route normale pour un bateau avec une voile d'avant, mais au-dessus d'une route normale pour un bateau avec un spinnaker. Bleu lofe et se maintient à l'écart. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse 1**

Envoyer le pavillon vert et blanc. Quand Jaune établit un engagement sous le vent en position 2, il est soumis à la règle 17 et ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale. Cependant, il n'a pas d'obligation de naviguer avec un spinnaker. Sa route normale est déterminée par la course qu'il ferait, en l'absence de Bleu, pour finir aussitôt que possible avec les voiles qu'il utilise à ce moment-là. Jaune ne navigue pas au-dessus de sa route normale et n'enfreint pas la règle 17.

**Question 2**

La réponse serait-elle différente si Jaune avait une pénalité en suspens ?

**Réponse 2**

Non.

Retour [index](#)

**MR CALL G2 (UMP 33)**

**Règle 16.1**  
**Définitions**

**Modifier sa route**  
**Place**

**Question 1**

Bleu navigue sous le vent de Jaune. La règle 17 ne s'applique pas. Les deux bateaux ont leur spinnaker établi. Bleu lofe Jaune. Quelles sont les obligations de Bleu et de Jaune ?

**Réponse 1**

Jaune est tenu de se maintenir à l'écart et Bleu est tenu de donner à Jaune la place pour répondre à son lof. Tant que Jaune est capable de maintenir la majeure partie de son spinnaker pleine et portante, il n'a pas droit à de la place supplémentaire pour affaler son spinnaker.

Si Bleu continue son lof, de telle sorte que Jaune, afin de se maintenir à l'écart, doit lofer au-delà de la position où il peut maintenir son spinnaker plein et portant, alors Bleu doit donner à Jaune la place d'affaler son spinnaker.

Que Jaune affale ou non son spinnaker à ce moment, il est toujours tenu de se maintenir à l'écart. S'il n'affale pas son spinnaker à ce moment, Bleu n'est alors pas tenu de lui donner de la place supplémentaire pour affaler le spinnaker plus tard pendant ce lof.

**Question 2**

Si Jaune n'affale pas son spinnaker et dépasse la position bout au vent pour se maintenir à l'écart, Bleu donne-t-il à Jaune la place de se maintenir à l'écart en bon marin ?

**Réponse 2**

Oui. Bleu peut continuer à lofer tant qu'il a au préalable donné à Jaune la place pour affaler son spinnaker.

**Question 3**

Une des réponses changerait-elle si Bleu n'avait pas son spinnaker établi, ou si Bleu avait un type de spinnaker établi différent ?

**Réponse 3**

Non.

Retour [index](#)

**MR CALL G3 (UMP 9 Q3)**

<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord, engagés</b>
<b>Règle 16.1</b>	<b>Modifier sa route</b>
<b>Règle 17</b>	<b>Sur le même bord, route normale</b>
<b>Définitions</b>	<b>Se maintenir à l'écart et route normale</b>

**Question**

Jaune et Bleu naviguent au vent arrière tribord. Jaune établit un engagement une longueur de coque et demie sous le vent de Bleu. Jaune lofe doucement nettement au-dessus d'une route normale. Bleu maintient sa route et il y a contact. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?

**Réponse**

Pénaliser Bleu et Jaune. Bleu enfreint la règle 11 et Jaune enfreint la règle 17.

Retour [index](#)

**MR CALL G4 (UMP 28)**

**Règle 15**                      **Acquérir une priorité**  
**Règle 17**                      **Sur le même bord, route normale**

**Question**

Sur une route au vent arrière, Jaune établit un engagement au vent de Bleu avec son spinnaker. Jaune abat, sans rompre l'engagement, et s'engage sous le vent.

Les règles 15 et 17 s'appliquent-elles ?

**Réponse**

Oui. Au moment où Jaune devient prioritaire en tant que bateau sous le vent, les règles 15 et 17 commencent à s'appliquer.

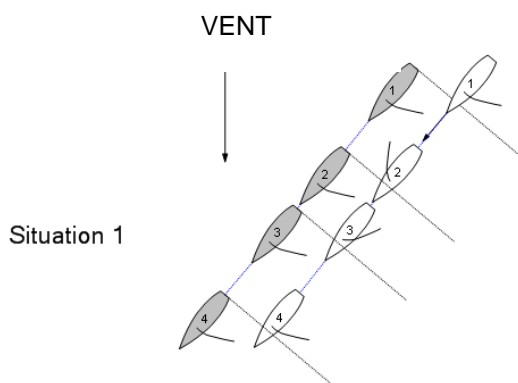
Retour [index](#)

**MR CALL G5 (UMP 50)**

<b>Règle 10</b>	<b>Sur des bords opposés</b>
<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord, engagés</b>
<b>Règle 17</b>	<b>Sur le même bord, route normale</b>
<b>Définitions</b>	<b>Bord, tribord ou bâbord</b>

**Situation 1**

Jaune est un bateau sous le vent soumis à la règle 17. Il navigue sur sa route normale qui est à environ 140° du vent réel. Bleu se maintient à l'écart. Entre la position 1 et la position 3, Jaune tire sa bôme au-delà de l'axe central du bateau jusqu'au côté tribord du bateau et quasiment immédiatement après retire à nouveau sa bôme au-delà de l'axe central du bateau vers le côté bâbord du bateau. En position 2, la grand-voile se gonfle complètement en raison de la traction de retour vers bâbord.



**Question 1a**

Jaune change-t-il d'amure en position 2 ?

**Réponse 1a**

Non. Le côté au vent de Jaune ne change pas. Il ne navigue jamais sur la fausse panne et sa grand-voile ne se trouverait jamais librement du côté tribord.

**Question 1b**

Jaune empanne-t-il entre les positions 2 et 3 ?

**Réponse 1b**

Oui. Jaune empanne deux fois puisque la bordure de sa grand-voile traverse l'axe du bateau à deux reprises.

**Question 1c**

La règle 17 s'applique-t-elle encore en position 4 ?

**Réponse 1c**

Oui. Jaune ne change pas de bord.

**Question 1d**

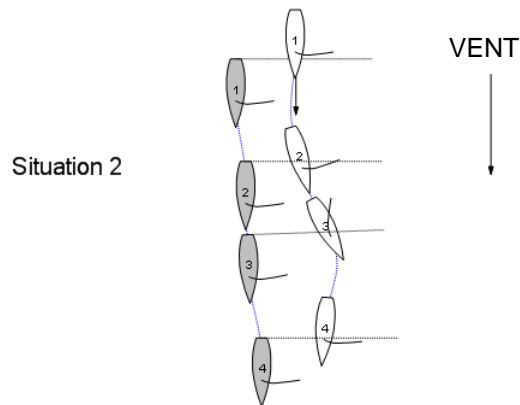
La réponse serait-elle différente si la grand-voile ne s'était jamais remplie en position 2 ?

**Réponse 1d**

Non.

### Situation 2

Jaune est un bateau sous le vent soumis à la règle 17. Il navigue sur sa route normale qui est à environ 180° du vent réel. Bleu se maintient à l'écart. Jaune abat et commence à naviguer sur la fausse panne. En position 3, l'équipier de Jaune borde la grand-voile qui se remplit du côté opposé sans traverser l'axe central du bateau. En position 4, Jaune revient plein vent arrière et la grand-voile continue à porter du côté bâbord.



### Question 2a

Jaune change-t-il de bord en position 3 ?

### Réponse 2a

Oui. En position 3, Jaune ne navigue plus sur la fausse panne et il ne navigue pas plein vent arrière. Il est donc sur le bord correspondant à son côté au vent, c'est-à-dire bâbord. Voir les définitions de Bord, tribord ou bâbord et Sous le vent et au vent.

### Question 2b

Empanne-t-il entre les positions 2 et 3 ?

### Réponse 2b

Non. La bordure de la grand-voile de Jaune ne traverse jamais l'axe central, donc il n'empanne jamais.

### Question 2c

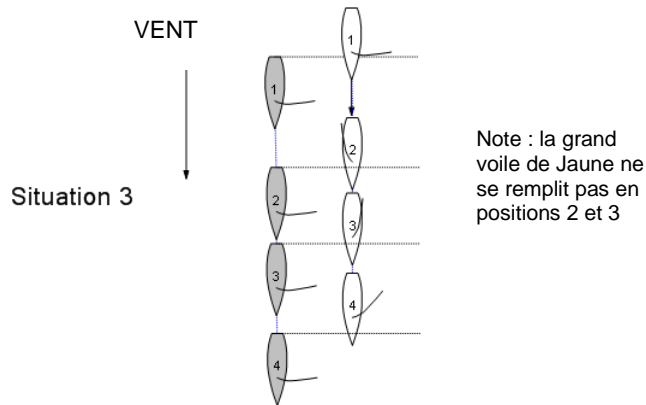
La règle 17 s'applique-t-elle toujours en position 4 ?

### Réponse 2c

Non. Bien que Jaune n'empanne jamais, il change de bord à deux reprises. La règle 17 cesse de s'appliquer si les bateaux ne restent pas sur le même bord.

### Situation 3

Jaune est un bateau sous le vent soumis à la règle 17. Il navigue plein vent arrière sur tribord. Bleu se maintient à l'écart. Jaune tire alors sa bôme qui traverse l'axe central jusqu'au côté tribord du bateau et quasiment immédiatement retire la bôme en sens inverse vers le côté bâbord du bateau après avoir traversé l'axe central. La grand-voile ne se remplit pas tant qu'elle n'est pas revenue du côté bâbord du bateau.



### Question 3a

Jaune change-t-il de bord ?

### Réponse 3a

Si les umpires sont convaincus du fait que la totalité de la voile a traversé l'axe central et resterait du côté tribord sans que l'équipier la maintienne, alors le bateau a changé de bord.

Les umpires utiliseront le principe de « point d'ultime conviction » pour appliquer les règles s'appliquant à « sur un bord ». Voir Principes généraux des décisions d'umpires.

### Question 3b

La voile doit-elle être remplie pour que le bateau change de bord ?

### Réponse 3b

Non. Le fait que la voile se remplisse ou pas n'influe pas sur la décision concernant le changement de bord d'un bateau. Cependant, quand la voile se remplit, il est plus que vraisemblable que les umpires seront convaincus du fait que le bateau est sur l'autre bord.

### Question 3c

Jaune empanne-t-il ?

### Réponse 3c

Oui. Jaune empanne à deux reprises.

Retour [index](#)

**MR CALL G6 (UMP 40)**

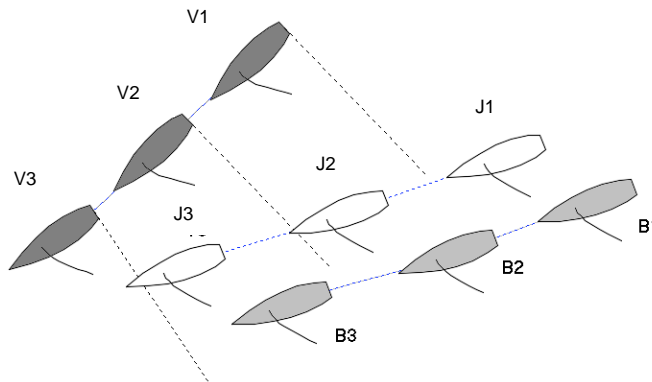
**Règle 11**                    **Sur le même bord, engagés**  
**Règle 17**                    **Sur le même bord, route Normale**  
**Définitions**                **Route libre devant et route libre derrière ; engagement**

**Question 1**

Jaune et Bleu naviguent au portant avec Jaune engagé au vent de Bleu. La règle 17 ne s'applique pas. Les deux bateaux naviguent bien au-dessus de ce que les umpires estiment être une route normale. Jaune se maintient à l'écart. Vert, un bateau d'un autre match, navigue plus abattu et plus lentement que Bleu et Jaune.

Jaune établit un engagement sur Vert depuis une route libre derrière. Jaune étant entre Vert et Bleu, les trois bateaux sont maintenant engagés. Bleu continue de naviguer au-dessus de ce que les umpires estiment être sa route normale.

Vert lofe pour éviter Jaune et envoie son pavillon Y. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse 1**

Envoyer le pavillon vert et blanc. Quand l'engagement est établi (par Jaune), Bleu est à plus de deux longueurs de coque de Vert et par conséquent, n'a pas de restriction à sa route normale. Jaune navigue sur une route normale pour se maintenir à l'écart de Bleu. Aucune règle n'est enfreinte.

**Question 2**

La réponse serait-elle différente si seul Jaune envoie son pavillon Y ?

**Réponse 2**

Non.

Retour [index](#)

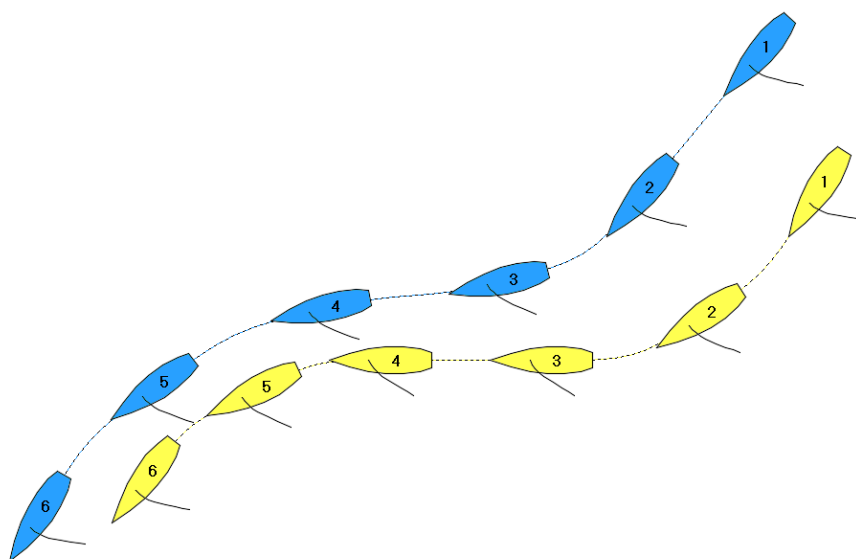


**MR CALL G7 (MR 39)**

<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord, engagés</b>
<b>Règle 16.1</b>	<b>Modifier sa route</b>
<b>Règle C7.2</b>	<b>Toutes pénalités</b>
<b>Règle C7.3(d)</b>	<b>Limitations aux pénalités</b>
<b>Règle C8.3</b>	<b>Pénalités à l'initiative des umpires</b>

**Question 1**

Jaune et Bleu naviguent au portant, Bleu engagé au vent de Jaune. La règle 17 ne s'applique pas. Jaune lofe lentement et Bleu répond, mais la réponse de Bleu n'est pas suffisante pour qu'il se maintienne à l'écart. Un contact se produit entre le spinnaker de Bleu et le gréement de Jaune. Bleu dévente Jaune et le dépasse. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse 1**

Si Bleu avait pu se maintenir à l'écart mais avait répondu soit trop lentement, soit insuffisamment, alors Bleu a enfreint la règle 11. Pénaliser Bleu.

De plus, si les umpires sont convaincus que Bleu a enfreint délibérément une règle ou a gagné un avantage en enfreignant une règle après avoir tenu compte d'une pénalité donnée, ils donneraient à Bleu une deuxième pénalité selon la règle C8.3. Si les umpires ne sont pas convaincus de l'existence d'une de ces conditions, mais qu'ils sont convaincus du fait que Bleu a acquis une position de contrôle en raison de l'infraction, les umpires donneraient une pénalité de pavillon rouge selon la règle C8.3. Voir MR CALL M2 (MR31).

**Question 2**

La réponse serait-elle différente si Jaune avait une pénalité en suspens ?

**Réponse 2**

Non. Cependant, si Bleu a reçu une pénalité de pavillon rouge selon la règle C8.3, cela n'annulerait pas la pénalité en suspens de Jaune (C7.2(e)). Bleu devrait effectuer sa pénalité aussitôt que raisonnablement possible et Jaune aurait toujours une pénalité en suspens.

**Question 3**

La réponse serait-elle différente si les bateaux se rapprochaient de la ligne d'arrivée et que Jaune avait une pénalité en suspens ?

**Réponse 3**

Non. Cependant, dans cette situation, il est plus vraisemblable que les conditions d'une double pénalité soient acquises.

Si une double pénalité a été signalée à Bleu, la première pénalité annulera la pénalité de Jaune (C7.2(e)). Bleu ne sera pas enregistré comme ayant fini tant qu'il n'aura pas effectué sa deuxième pénalité, puis fini (C7.2(d)).

Retour [index](#)

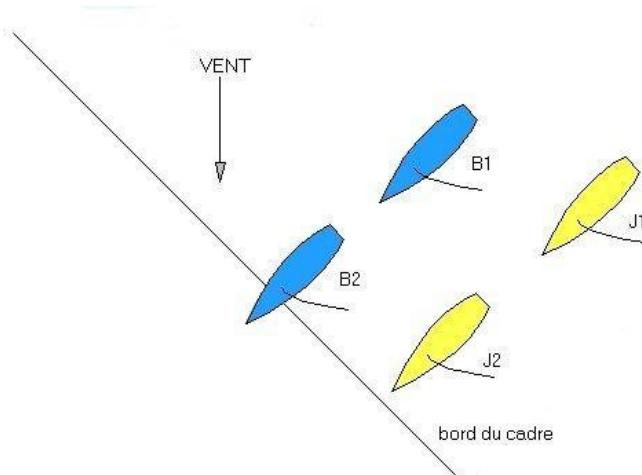
**MR CALL G8 (UMP 19)**

**Règle 17**  
**Définitions**

**Sur le même bord ; route normale**  
**Route normale**

**Question**

Approchant de la fin du bord de portant, les bateaux sont engagés tribord. Jaune a établi un engagement sous le vent depuis la position en route libre derrière, est soumis à la règle 17 et navigue sur sa route normale. Sa route normale sera d'empanner bientôt vers la marque. Quand Jaune doit-il commencer à laisser porter pour empanner ?



**Réponse**

Jaune doit commencer son empannage au moment où il aurait laissé porter pour empanner sans autre bateau à proximité. S'il le fait nettement plus tard, il enfreint la règle 17 en naviguant au-dessus de sa route normale.

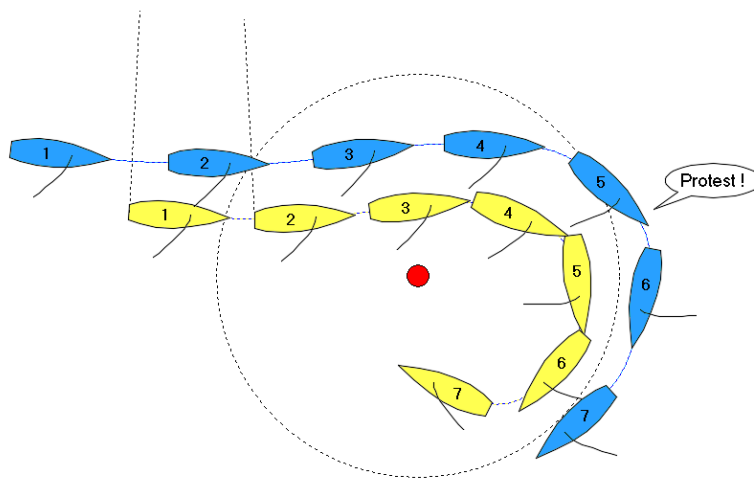
Retour [index](#)

**MR CALL J1 (UMP 36)**

**Règle 18.2(b)** Donner la place à la marque  
**Règle 18.4** Empanner  
**Définitions** Route normale

**Question 1**

Jaune s'approche de la marque sous le vent sous la layline et est en route libre devant Bleu à la zone. Très peu de temps après, Bleu devient engagé à l'extérieur et au vent de Jaune. En position 5, Bleu envoie son pavillon Y. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse 1**

Jaune est en route libre devant quand il entre dans la zone. La règle 18.2(b) s'applique et Bleu doit lui donner la place à la marque. Quand Bleu devient engagé à l'extérieur, il est tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart de Jaune. Bleu donne de la place et se maintient à l'écart.

A partir du moment où les bateaux s'engagent jusqu'à ce que Jaune empanne, la règle 18.4 s'applique également et Jaune ne doit pas naviguer plus loin de la marque que sa route normale. Les umpires doivent prendre en compte les facteurs tels que le type du bateau, le courant, la force du vent et les vagues pour décider si Jaune respecte cette règle. Si les umpires décident que Jaune navigue plus loin après la marque qu'il ne l'aurait fait en l'absence de Bleu pendant que la règle 18.4 s'applique, alors Jaune enfreint la règle 18.4. Pénaliser Jaune. Dans le cas contraire, envoyer le pavillon vert et blanc.

**Question 2**

La décision serait-elle différente si Jaune rencontrait un problème lors de l'affalée de son spinnaker ?

**Réponse 2**

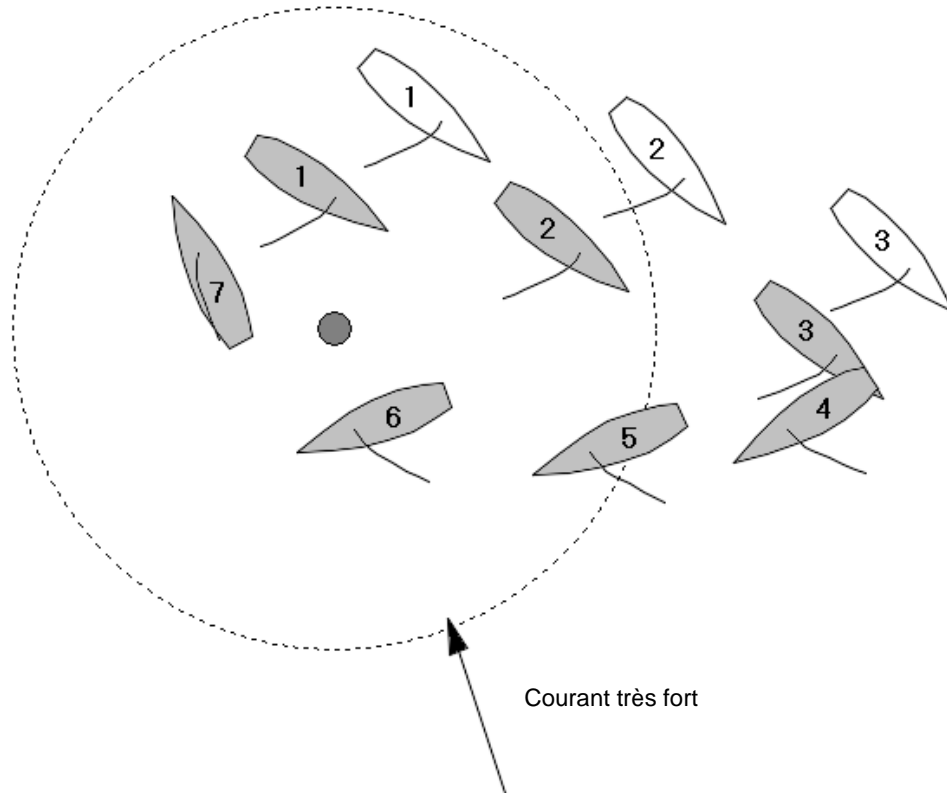
Non. Ni la place qui doit être laissée par Bleu, ni la route qui doit être suivie par Jaune ne sont modifiées par une navigation qui n'est pas faite en bon marin.

Retour [index](#)

**MR CALL J2 (UMP 41)**

Règle 17  
Règle 18.1  
Règle 18.4  
Définitions

Sur le même bord, route Normale  
Quand la règle 18 s'applique  
Empanner  
Route Normale



**Question 1**

Jaune et Bleu entrent engagés dans la zone de la marque sous le vent avec Bleu bateau à l'intérieur prioritaire. La règle 17 ne s'applique pas, cependant, puisque la route normale à la marque comprend un empannage, la règle 18.4 s'applique à Bleu.

En raison d'un fort courant et de la faiblesse du vent, la route normale de Bleu serait de sortir de la zone avant d'empanner et de revenir vers la marque. Quand Bleu atteint le point où sa route normale est d'empanner, les deux bateaux sont en dehors de la zone.

Bleu est-il toujours obligé d'empanner à ce moment selon la règle 18.4 ? (Position 3)

**Réponse 1**

Non. Quand les deux bateaux ont quitté la zone, la règle 18, incluant la règle 18.4, ne s'applique plus et par conséquent Bleu n'est plus obligé d'empanner selon la règle 18.4.

**Question 2**

La réponse serait-elle identique si la règle 17 s'appliquait à Bleu ?

**Réponse 2**

Non, la règle 17 ne dépend pas de l'application ou non de la règle 18. Quand la règle 17 s'applique, Bleu ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale, par conséquent, dans cette situation, Bleu doit empanner quand sa route normale est d'empanner bien que les deux bateaux soient en dehors de la zone.

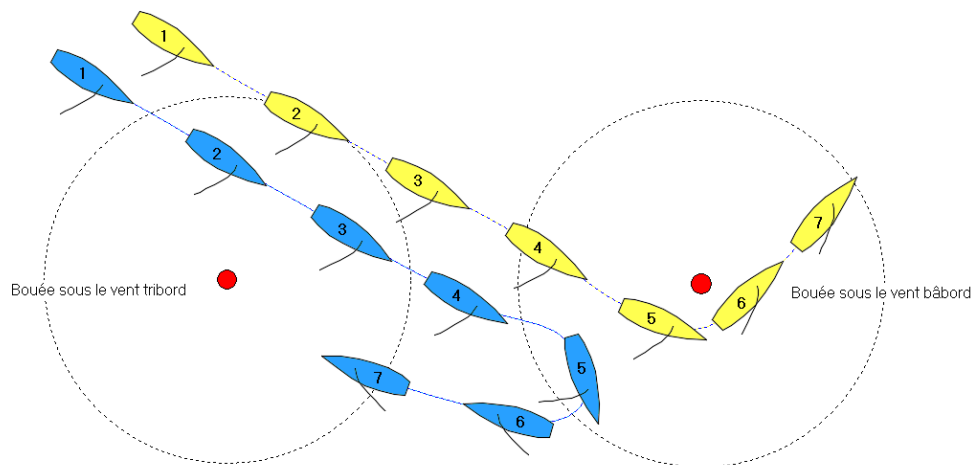
Retour [index](#)

**MR CALL J3 (UMP 39)**

**Règle 17 Sur le même bord, route normale**

**Question**

La règle 17 s'applique-t-elle à une porte sous le vent ?



**Réponse**

Oui. Cependant, en s'approchant d'une porte tel que montré sur le schéma ci-dessus, la route normale de Bleu peut être de contourner l'une ou l'autre marque.

Retour [index](#)

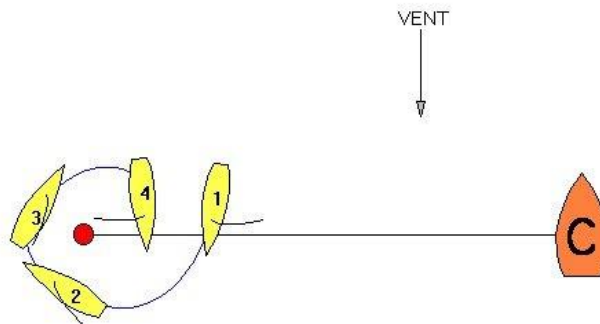
**MR CALL K1 (MR 6)**

**Règle 28**  
**Règle C2.1**

**Effectuer le parcours**  
**Modification aux définitions - définition de Finir**

**Question 1**

Quand un bateau diffère sa pénalité jusqu'à l'arrivée, est-il autorisé à l'effectuer autour de la marque d'arrivée ?



**Réponse 1**

Oui. Même s'il coupe la ligne d'arrivée, il ne finit pas car il n'a pas encore effectué sa pénalité; voir la définition de Finir (règle C2.1). Sa pénalité est de virer de bord et aussitôt que cela est raisonnablement possible, de laisser porter sur une route au portant conformément à la règle C7.2(a)(2). Voir aussi la règle C7.2(d).

**Question 2**

A-t-il respecté la règle 28, Effectuer le parcours ?

**Réponse 2**

Oui. La règle 28 impose qu'un « fil représentant son sillage » passerait « chaque marque du côté requis », ce qui est le cas. La règle n'interdit pas à un bateau d'enrouler une marque d'arrivée (ou toute autre marque) même s'il en résulte que son sillage passe deux fois du côté requis.

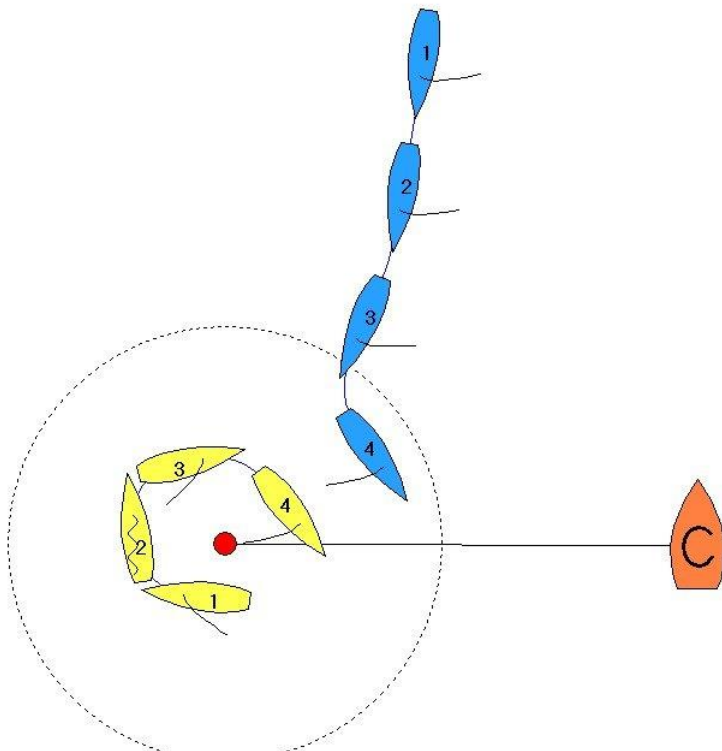
Retour [index](#)

**MR CALL K2 (MR 37)**

**Règle 11**                      **Sur le même bord, engagés**  
**Règle 18.2(a)**            **Donner la place à la marque**  
**Règle 22.2**                   **Effectuer des pénalités**

**Question**

Jaune, en avant de Bleu, effectue une pénalité autour de la marque d'arrivée. Au moment où Jaune vire de bord et laisse porter sur bâbord, Bleu, approchant de la marque sur tribord, laisse porter et empanne sur bâbord. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse**

Quand Jaune passe bout au vent, il commence à effectuer une pénalité et doit se maintenir à l'écart selon la règle 22.2 jusqu'à ce qu'il termine sa pénalité en laissant porter vers une route au portant. De plus, la règle 18.2(a) s'applique puisque les bateaux sont engagés et dans la zone. Une modification de route de Bleu pourrait être soit pour se maintenir à l'écart de Jaune, soit pour donner la place à la marque à Jaune soit les deux.

Si Bleu est tenu de modifier sa route avant que Jaune termine sa pénalité, Jaune ne se maintient pas à l'écart selon la règle 22.2 même si Bleu modifie sa route pour donner la place à la marque. Signaler que Jaune a terminé sa pénalité et pénaliser Jaune à nouveau pour infraction à la règle 22.2. Voir la MR CALL N7 (MR 28).

Si la modification de route de Bleu n'est pas nécessaire jusqu'à ce que Jaune termine sa pénalité, envoyer le pavillon vert et blanc.

Retour [index](#)

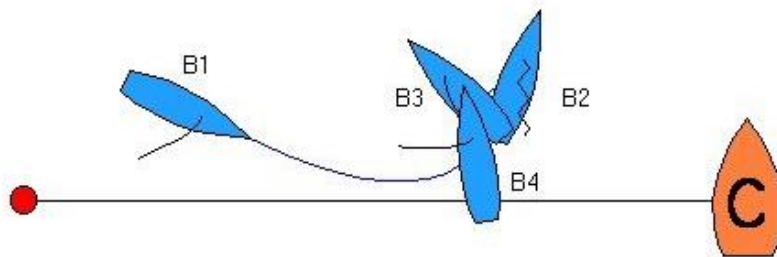


**MR CALL K3 (MR 29)**

<b>Règle C2.1</b>	<b>Modifications aux définitions – définition de Finir</b>
<b>Règle C5.6</b>	<b>Signaux par les umpires</b>
<b>Règle C7.2(a)(2)</b>	<b>Toutes pénalités</b>
<b>Règle C7.4(b)</b>	<b>Système de pénalité - effectuer et terminer les pénalités</b>

**Question**

Bleu a une pénalité en suspens alors qu'il approche de la ligne d'arrivée. Il affale son spinnaker, lofe, passe bout au vent, retourne sur une route au plus près sur l'autre bord, met sa grand-voile à contre et franchit la ligne d'arrivée en culant, dans une position au-delà du plus près. A-t-il fini ?



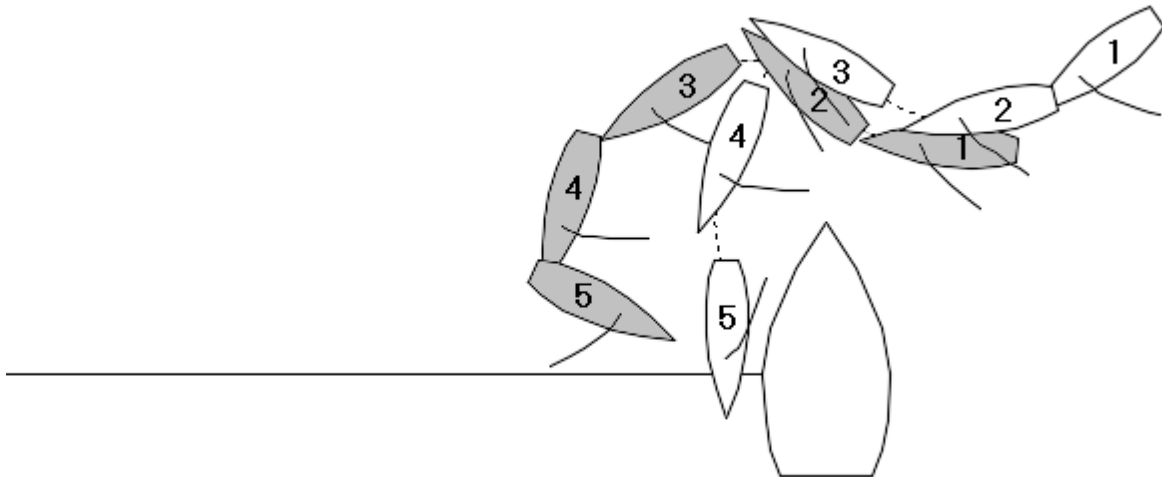
**Réponse**

Non. Bleu ne peut pas finir tant qu'il n'a pas effectué sa pénalité. Il a laissé porter sur une route au portant, tel que requis par la règle C7.2(a)(2). Les umpires signaleront, comme requis par la règle C5.6, que le bateau n'est plus en train d'effectuer une pénalité et que la pénalité est maintenue.

Retour [index](#)

**MR CALL K4 (MR 40)**

<b>Règle 10</b>	<b>Sur des bords opposés</b>
<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord, engagés</b>
<b>Règle 18.2</b>	<b>Donner la place à la marque</b>
<b>Règle 21</b>	<b>Exonération</b>
<b>Règle C2.2</b>	<b>Définition de la Route Normale</b>
<b>Définitions</b>	<b>Place à la marque</b>



**Question**

Bleu a une pénalité en suspens. Bleu entre dans la zone de la marque d'arrivée en route libre devant Jaune, et ne quitte plus la zone par la suite. Juste après la position 3, Jaune établit un engagement à l'intérieur de Bleu. Bleu empanne sur bâbord et réduit alors l'écart entre les bateaux en lofant et en visant directement le pavillon d'arrivée du bateau comité.

Il y a un contact entre Bleu et Jaune sans dommage. Un pavillon Y est envoyé. Quelle devrait être la décision ?

**Réponse**

Pénaliser Bleu.

Bleu était en route libre devant quand il atteint la zone et la règle 18.2(b) commence à s'appliquer. Depuis la position 1 jusqu'à l'issue de l'incident, Bleu est à la marque. La règle 18.2(b) oblige Jaune par la suite à donner la place à la marque à Bleu. La marque d'arrivée n'étant pas une marque à contourner, la place à la marque pour Bleu dans cette situation est la place pour laisser la marque du côté requis. Quand Bleu lofe à la marque, cela ne correspond pas à la route qu'il a besoin de suivre pour laisser la marque du côté requis. Au début, pendant que Bleu est prioritaire, Jaune se maintient à l'écart et donne à Bleu la place à la marque.

Après que Jaune devienne engagé et prioritaire, il continue de donner à Bleu de la place pour laisser la marque du côté requis.

Dans cette situation, l'empannage pourrait être la route normale pour Bleu à ce moment-là pour finir aussitôt que possible, cependant, Bleu n'a pas droit à la place pour contourner la marque et en conséquence, son lof en position 5 signifie que la règle 21 ne s'appliquerait pas et que Bleu ne pourrait être exonéré de son infraction à la règle 10.

Retour [index](#)

**MR CALL L1 (MR 27)**

<b>Règle 32.1(e)</b>	<b>Annuler après le départ</b>
<b>Règle 62</b>	<b>Réparation</b>
<b>Règle C9.2</b>	<b>Demandes de Réparation – bateau officiel gênant un bateau concurrent</b>
<b>Règle C9.3</b>	<b>Autres procédures - suivant une action ou absence d'action des umpires</b>

**Question**

Dans quelles circonstances un match en cours devrait-il être annulé ?

**Réponse**

Après le signal préparatoire, un match devrait être annulé seulement si les umpires et le comité de course sont convaincus qu'ils devraient accorder réparation au bateau lésé si ce dernier venait à perdre le match, ou pour des raisons de sécurité. Il est alors préférable d'annuler le match immédiatement. Par exemple dans les cas suivants :

- a) un signal de rappel incorrect ou tardif
- b) un bateau concurrent gêné de façon significative par un bateau umpire ou autre bateau officiel

Pendant la période préparatoire, le match peut également être retardé.

Un match ne devrait pas être retardé ou annulé en raison d'un signal incorrect d'un umpire. Dans ce cas, la règle C9.3 s'applique.

Retour [index](#)

**MR CALL L2 (MR 44)**

<b>Règle 70.1</b>	<b>Appels auprès d'une autorité nationale</b>
<b>Règle C6.6</b>	<b>Décisions du jury</b>
<b>Règle C9.1</b>	<b>Demandes de réparation ou de réouverture ; appels ; autres procédures</b>

**Question 1**

Lorsqu'un jury international est désigné et que le droit d'appel n'a pas été supprimé selon la règle 70.5, les umpires réunis pour instruire une réclamation ou une demande de réparation sont-ils un « jury » au sens utilisé dans *Les Règles de Course à la Voile* ?

**Réponse 1**

Oui.

**Question 2**

Une partie dans une instruction conduite selon la règle C6.6 peut-elle faire appel d'une décision de ce jury selon la règle 70.1 ?

**Réponse 2**

Non. La règle C9.1 supprime le droit pour une partie de faire appel d'une décision prise selon la règle C6.6 et supprime ensuite le droit pour les parties de demander une réouverture.

**Question 3**

Existe-t-il des circonstances lors d'épreuves de match racing où le jury ne devrait pas mener d'instruction selon la règle C6.6 ?

**Réponse 3**

Oui. La règle C6.6 est un processus raccourci d'instruction, permettant de terminer une épreuve de match racing dans un temps donné.

Les procédures de la règle C6.6 ne seraient pas adaptées à des instructions de réclamation ou de demandes de réparation sans lien direct avec la compétition, par exemple des instructions du jury concernant l'inscription ou l'admissibilité selon la règle 75 ou la classification du coureur selon la règle 79. La règle 69 s'applique aux instructions concernant des allégations de mauvaise conduite notoire.

La décision du jury ou ses procédures pour toute instruction non menée selon la règle C6.6 est susceptible d'appel selon la règle 70.1.

Retour [index](#)

**MR CALL L3 (UMP 26)**

**Règle 49.1 Position de l'équipage**

**Question 1**

Un membre d'équipage de Jaune se tient à l'écoute de foc sous le vent et un autre se tient à l'écoute de la grand-voile au rappel. Jaune enfreint-il la règle 49.1 ?

**Réponse 1**

Non. Une écoute qui est utilisée n'est pas un système conçu pour reporter le corps à l'extérieur.

**Question 2**

Jaune (bateau sans filière) enfreint-il la règle 49.1 quand l'équipage utilise un des éléments suivants pour aider à étendre leurs corps à l'extérieur ?

l'écoute de foc, non utilisée, au vent ; le barber hauler ; le bout de réglage de hale bas, le chariot d'écoute ; le bout de réglage de pataras ; les haubans ou tout autre élément du gréement dormant

**Réponse 2**

La règle 49.1 n'interdit pas aux concurrents d'utiliser les écoutes utilisées ou les bouts de réglage pour reporter leur corps à l'extérieur.

Sauf si cela est spécifiquement interdit par les instructions de course de l'épreuve (règles d'utilisation des bateaux) les concurrents sont également autorisés à utiliser les haubans ou les rails pour reporter leur corps à l'extérieur.

L'utilisation d'écoutes et de bouts de réglage non utilisées (ou dormants) pour le rappel enfreint la règle 49.1.

**Question 3**

Le barreur de Jaune a un pied sous le rail de barre d'écoute. Jaune enfreint-il la règle 49.1?

**Réponse 3**

Non. Un rail de barre d'écoute n'est pas un système conçu pour reporter le corps à l'extérieur. Utiliser le rail de barre d'écoute (ou autre élément fixe du bateau) sans modifications aidant la projection du corps à l'extérieur est autorisé.

Retour [index](#)

**MR CALL L4 (MR 21)**

**Définitions**  
**Définitions**

**Se maintenir à l'écart**  
**Engagement**

**Question 1**

Si une personne étrangère à l'équipage monte à bord d'un bateau, comme un « observateur » (umpire adjoint) ou un cameraman, cette personne ou l'équipement transporté devraient-ils être considérés comme faisant partie de « la coque ou équipement en position normale » du bateau pour la détermination des engagements ou des contacts entre deux bateaux ?

**Réponse 1**

Non. Une telle personne ne fait pas partie du bateau.

**Question 2**

Des caméras fixées et/ou leurs consoles fixes, placées par ou sous la direction du comité de course peuvent dépasser l'arrière du bateau. Une caméra ou sa console devraient-elles être considérées comme faisant partie de « l'équipement du bateau en position normale » pour la détermination des engagements ou des contacts entre deux bateaux ?

**Réponse 2**

Oui, quand elles sont fixées au bateau, les caméras et consoles deviennent parties de l'équipement du bateau, comme par exemple des antennes pour les transmissions radio.

**Question 3**

Les pavillons portés par les bateaux dépassent souvent au-delà de la coque, derrière ou sous le vent. Devraient-ils être considérés comme faisant partie de « l'équipement du bateau en position normale » pour la détermination des engagements ou de contact entre deux bateaux ?

**Réponse 3**

Non. En match racing, les pavillons ne sont pas considérés comme faisant partie de l'équipement du bateau ; les mâtereaux de pavillon le sont.

Retour [index](#)

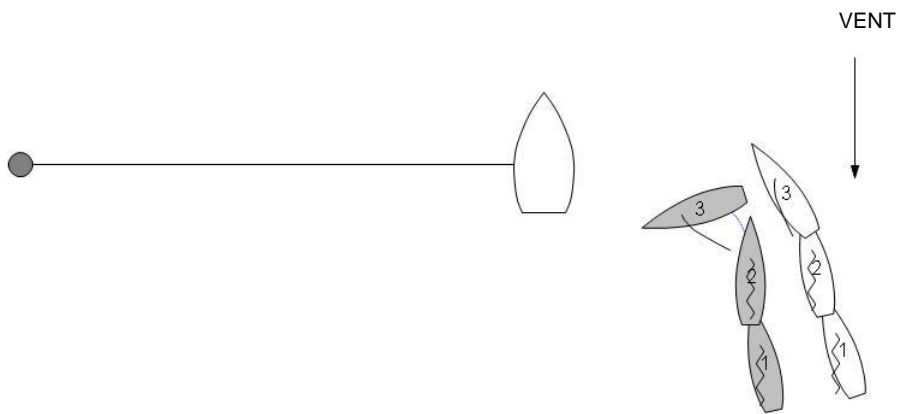
**MR CALL L5 (MR 46)**

**Règle C2.13            Godiller**

**Question**

Les bateaux s'approchent de la ligne de départ pour prendre le départ.

Bleu est face au vent et abat ensuite fortement en bougeant à plusieurs reprises sa barre, jusqu'à ce qu'il se retrouve sur une route au portant, juste avant la position 3. Les umpires devraient ils avoir une action ?



**Réponse**

Si les umpires sont convaincus que le mouvement répété de la barre a pour but de propulser Bleu en avant, ils devraient pénaliser Bleu selon la règle 42.2(d) telle que modifiée par C2.13, sinon ils ne doivent pas avoir d'action.

Noter qu'en raison de la modification de la règle 42.2(d) par l'annexe C, les interprétations ISAF à la règle 42 concernant la godille ne s'appliquent pas au match racing.

Retour [index](#)

**MR CALL L6 (MR 23)**

<b>Règle C2.11</b>	<b>Modifications aux règles du chapitre 2 - quand des bateaux de matches différents se rencontrent</b>
<b>Règle C6</b>	<b>Réclamations et demandes de réparation par des bateaux</b>

**Question**

Jaune et Bleu sont dans un match, Jaune devant Bleu. Bleu voit un incident se produire entre Jaune et Vert (un bateau dans le match précédent) au cours duquel Jaune semble enfreindre une règle du chapitre 2. Vert n'envoie pas de pavillon Y. Quelle peut être l'action de Bleu ?

**Réponse**

Aucune. Les règles C6.1(a) et C6.2(b) empêchent Bleu d'envoyer un pavillon Y à Jaune car il n'était pas impliqué dans l'incident.

La règle C6.1(b) empêche Bleu d'envoyer un pavillon rouge à Jaune.

Retour [index](#)



**MR CALL L7 (MR 4 – Q 2 et 3)**

**Règle C24.2**  
**Règle C2.11**

**Gêner un autre bateau**  
**Modifications aux règles du chapitre 2 - quand des bateaux de matches différents se rencontrent**

**Question 1**

Au sens de la règle C2.11, si Bleu navigue sur sa route normale, a-t-il le droit de gêner Vert dans un autre match ?

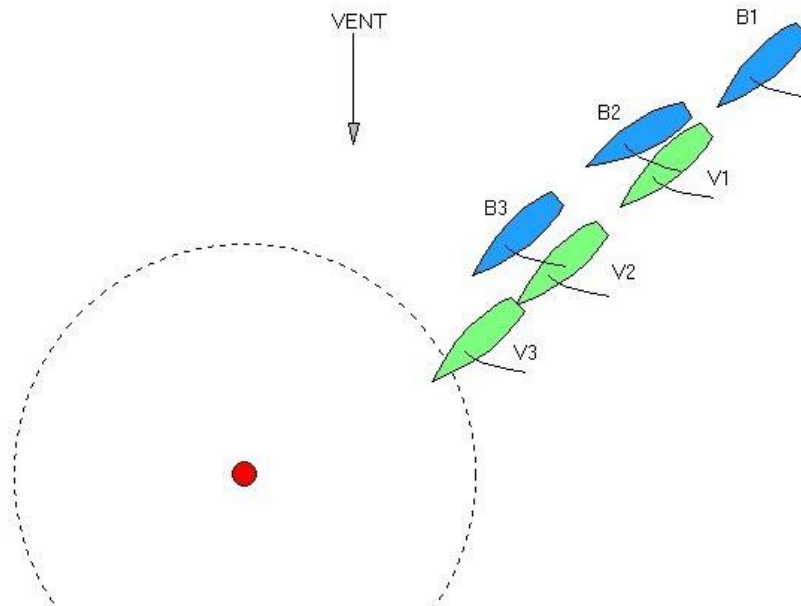
**Réponse 1**

Oui. Si les umpires sont convaincus que Bleu naviguait sur sa route normale, il le fait alors pour le gain de son propre match, par définition, et n'enfreint aucune règle.

Si les umpires sont convaincus que les actions du bateau n'étaient pas directement liées au gain de son propre match, mais étaient destinées à modifier le résultat de l'autre match, alors Bleu enfreint la règle C2.11. Vert peut envoyer son pavillon Y selon la règle C6.1(a).

**Question 2**

A l'approche d'une marque sous le vent, Bleu est juste en arrière de Vert, mais ils disputent des matches différents. Bleu lofe pour couvrir Vert, le ralentit, et établit un engagement à l'intérieur. Vert doit donc donner de la place à la marque à Bleu et le fait. Bleu a-t-il enfreint la règle C2.11 ?



**Réponse 2**

Non. Bien que Vert ait été réellement désavantagé par les actions de Bleu, ces dernières se justifiaient pour contourner la marque dans le temps le plus court possible, et étaient donc « cohérentes avec ... la volonté de gagner son propre match ». Voir la réponse 1.

Retour [index](#)

**MR CALL L8 (MR 22)**

**Règle C2.9 Modifications aux règles du chapitre 2 - quand des bateaux de matches différents se rencontrent**

**Question**

Jaune et Bleu courent dans un match et Rouge et Vert dans un autre. Vert, bateau prioritaire, rencontre Jaune sur le parcours. Vert a-t-il le droit de modifier sa route afin que Jaune n'ait pas besoin de modifier sa route pour se maintenir à l'écart ?

**Réponse**

Oui, pourvu que la modification de route de Vert soit « cohérente avec le respect d'une règle ou la volonté de gagner son propre match. »

Si Vert se désavantage nettement par sa modification de route, il aurait alors enfreint la règle C2.11.

Retour [index](#)

**MR CALL M1 (MR 19)**

<b>Règle C6.5</b>	<b>Réclamations et demandes de réparation par des bateaux - décision des umpires</b>
<b>Règle C8.4</b>	<b>Pénalités à l'initiative des umpires - informer le jury</b>
<b>Règle C9.3</b>	<b>Autres procédures</b>

**Question 1**

Les umpires pénalisent un bateau pour infraction à une règle de priorité et le signalent en conséquence. Peu de temps après, les umpires décident qu'ils ont fait une erreur. Peuvent-ils annuler leur signal, en envoyant le pavillon vert et blanc, ou en envoyant le signal de l'autre bateau, ou en hélant ou par tout autre moyen de communication ?

**Réponse 1**

Non. Il n'existe aucune disposition dans l'annexe C pour modifier ou corriger des décisions ou signaux. Quand un signal de pénalité est envoyé, le bateau est obligé par la règle C5 d'effectuer la pénalité appropriée.

**Question 2**

La réponse serait-elle la même si les umpires avaient envoyé un pavillon vert et blanc alors qu'ils voulaient envoyer le signal d'un bateau ?

**Réponse 2**

Oui.

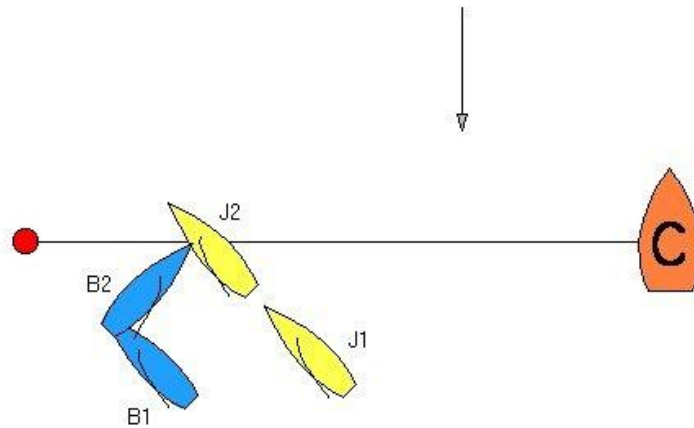
Retour [index](#)

**MR CALL M2 (MR 31)**

**Règle C8.3(b) Pénalités à l'initiative des umpires – enfreindre délibérément une règle**

**Question**

Comment les umpires peuvent-ils décider qu'une règle a été délibérément enfreinte ?



**Réponse**

Il n'existe pas de réponse parfaitement tranchée, mais plutôt un éventail de probabilités. Les umpires peuvent conclure qu'une règle a été délibérément enfreinte quand :

- la situation se préparait depuis un certain temps plutôt que de s'être produite immédiatement
- l'infraction à la règle peut éventuellement donner un avantage tactique pour remporter le match
- l'infraction ne semble pas être une simple erreur de jugement.

Par exemple :

- enfreindre une règle pour éviter d'être OCS (bateau au vent laissant porter sur un bateau sous le vent) ;
- Bleu ne peut pas faire la bouée de bout de ligne et vire sur bâbord (voir le schéma ci-dessus) ;
- forcer le passage à une marque de départ ;
- refuser de la place à la marque au bateau à l'intérieur.

Retour [index](#)

**MR CALL M3 (MR 24)**

<b>Règle 2</b>	<b>Navigation loyale</b>
<b>Règle C2.8</b>	<b>Modifications aux règles du chapitre 2 - place pour virer</b>
<b>Règle C8.4</b>	<b>Pénalités à l'initiative des umpires - informer le jury</b>

**Question 1**

La règle C2.8 impose des signaux de bras clairs et répétés, en plus des appels à la voix. S'il y a signal de bras mais pas d'appel à la voix de la part de Jaune, quelle devrait être l'action des umpires

- a) si Bleu envoie son pavillon Y ?
- b) de leur propre initiative ?

**Réponse 1**

- a) Quand les umpires sont convaincus qu'aucun appel à la voix n'a été fait, alors le signal de demande de place pour virer n'a pas été effectué. (Les umpires peuvent être convaincus qu'il n'y a pas eu d'appel s'ils n'ont eu aucune difficulté à entendre d'autres appels depuis une position similaire.) Pour l'application des règles du chapitre 2, ils doivent agir comme s'il n'y avait pas eu de signal.
- b) Les umpires peuvent décider que Jaune a enfreint la règle C8.3(b) ou (c) et le pénaliser. Ils pourraient aussi, en cas d'infraction flagrante ou répétée, ouvrir une instruction selon la règle 2, Navigation loyale.

**Question 2**

S'il y a un appel à la voix mais pas de signal de bras, la réponse est-elle la même ?

**Réponse 2**

Oui.

Retour [index](#)

**MR CALL M4 (MR 13)**

**Règle C8.3(c) Pénalités à l'initiative des umpires - violation de la sportivité**

**Question**

Après que les umpires aient signalé leur décision en réponse au pavillon Y d'un bateau, des personnes sur un des bateaux font clairement savoir qu'ils n'apprécient pas la décision. Les umpires devraient-ils imposer une pénalité suivant la règle C8.3(c) pour une « violation de la sportivité » ?

**Réponse**

Cela dépend des mots, de la façon dont ils ont été dits, et de toute autre action de l'équipage du bateau concerné. S'ils expriment simplement leur désappointement ou leur mécontentement, ou s'ils estiment que la décision est erronée, alors une pénalité ne se justifie pas. Par contre, si le sens général des propos laisse entendre que les umpires sont incompétents, ou ont un préjugé contre le bateau pénalisé, une pénalité peut être justifiée, que les propos soient adressés directement aux umpires ou également à des tiers présents alentours. Si le sens est clairement insultant pour les umpires, une pénalité devrait être infligée.

Retour [index](#)

**MR CALL M5 (MR 14)**

**Règle C6.5                      Réclamations et demandes de réparation par des bateaux : décisions des umpires**

**Question**

Immédiatement après un incident, Jaune envoie son pavillon Y. Avant que les umpires signalent leur décision, il y a un second incident et Bleu envoie son pavillon Y. Comment les umpires devraient-ils signaler leur décision ?

**Réponse**

Les umpires devraient signaler séparément chaque décision, dans l'ordre d'envoi des pavillons Y par les bateaux, même si un pavillon vert et blanc signale la décision de chaque réclamation.

Retour [index](#)

**MR CALL M6 (MR 15)**

<b>Règle 60.3(b)</b>	<b>Droit de réclamer (actions par le jury)</b>
<b>Règle 62.1(a)</b>	<b>Réparation</b>
<b>Règle C6.5</b>	<b>Réclamations et demandes de réparation par des bateaux : décision des umpires</b>
<b>Règle C9</b>	<b>Demandes de réparation : autres procédures</b>

**Question 1**

Bleu envoie son pavillon Y, mais les umpires ne font aucun signal. Les deux bateaux finissent la course, et Bleu la perd. Peut-il demander réparation d'après la règle 62.1(a) en raison du manquement des umpires à signaler une décision ?

**Réponse 1**

Non. La règle C9.3 exclut toute « procédure » pour absence d'action des umpires. « Procédure » inclut une demande de réparation.

**Question 2**

Bleu envoie son pavillon Y, mais en raison d'une panne de moteur, les umpires ne voient pas l'incident. Que devraient-ils faire ?

**Réponse 2**

Envoyer le pavillon vert et blanc. Les umpires n'étant pas bien positionnés, leur seule option est de signaler « pas de pénalité ». De plus, la règle C9.1 interdit au bateau de demander réparation, et la règle C9.3 interdit aux umpires d'ouvrir une procédure de réparation selon la règle 60.3.

Retour [index](#)



**MR CALL M7 (MR 36)**

<b>Règle C5.3</b>	<b>Signaux faits par des umpires - pénalité de pavillon rouge</b>
<b>Règle C6.5(b)</b>	<b>Décisions des umpires - pénalité de pavillon rouge</b>
<b>Règle C7.3(d)</b>	<b>Limitations aux pénalités - pénalité de pavillon rouge</b>
<b>Règle C8.2</b>	<b>Pénalités à l'initiative des umpires</b>

**Question**

Après le départ, Jaune est pénalisé, et la pénalité est signalée avec un pavillon jaune et rouge, conformément aux règles C5.3 et C6.5(b). Après un laps de temps, les umpires décident que Jaune n'a pas effectué la pénalité aussitôt que raisonnablement possible. Que devraient faire les umpires ?

**Réponse**

Les umpires devraient pénaliser Jaune selon la règle C8.2.

Retour [index](#)

**MR CALL M8 (MR 30)**

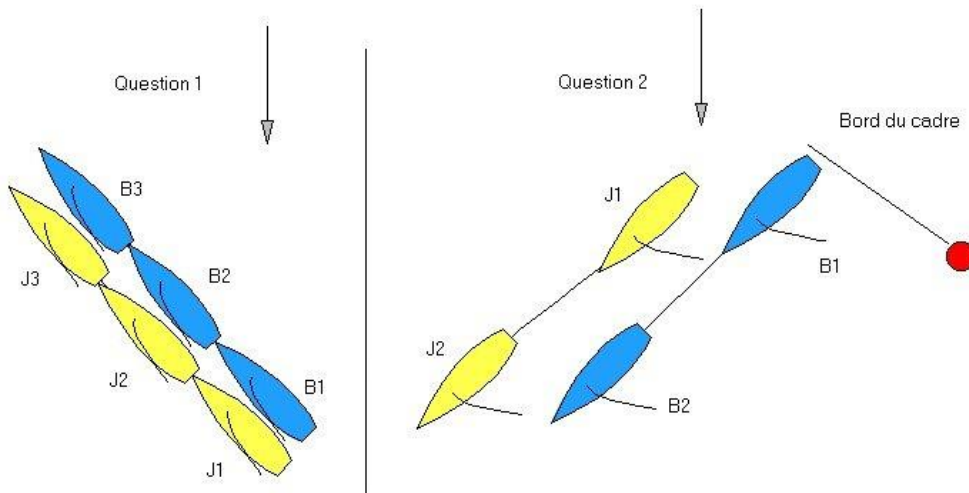
**Règle 11** Sur le même bord, engagés  
**Règle 17** Sur le même bord - route normale  
**Règle C7** Système de pénalité  
**Règle C8.3(b)** Pénalités à l'initiative des umpires - enfreindre délibérément une règle

**Question 1**

Bleu, au vent, manque à se maintenir à l'écart de Jaune, sous le vent. Jaune réclame et Bleu est pénalisé. Quelque temps après, Jaune réclame à nouveau. Quand les umpires devraient-ils juger qu'une règle a été enfreinte une deuxième fois ?

**Question 2**

Bleu a été pénalisé pour avoir navigué au-dessus de sa route normale, continue de le faire et il y a une autre réclamation de Jaune. Quand les umpires devraient-ils considérer qu'une règle a été enfreinte une deuxième fois ?



**Réponses 1 et 2**

Quand les umpires sont convaincus que Bleu aurait pu agir pour ne plus enfreindre la règle quand la première pénalité lui a été signalée, mais manque à le faire, ils doivent alors considérer que la règle a été enfreinte une seconde fois. Les umpires peuvent également décider que la seconde infraction est délibérée et infliger une pénalité sans qu'aucun pavillon Y n'ait été envoyé.

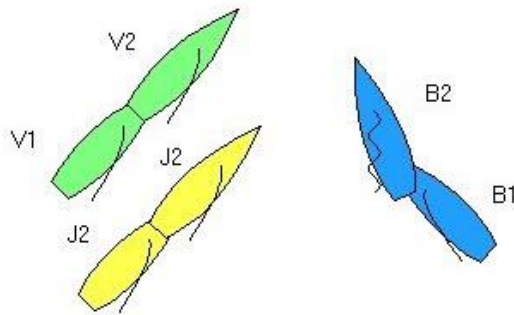
Retour [index](#)

**MR CALL M9 (MR 25)**

**Règle 10**                    **Sur des bords opposés**  
**Règle 20**                    **Place pour virer de bord à un obstacle**  
**Règle C8.1(b)**                **Pénalités à l'initiative des umpires - exonération**

**Question 1**

Bleu rencontre Jaune et Rouge rencontre Vert. Sur un bord de près, Bleu est au plus près tribord, Jaune et Vert sont engagés, tous deux au plus près bâbord. Jaune, sous le vent de Vert, ne peut pas virer de bord et s'écarter de Vert. Bleu et Jaune sont sur une route de collision. Jaune hèle et fait des signaux pour demander de la place pour virer de bord. Vert ne répond pas. Jaune ne peut pas virer de bord, Bleu est obligé de modifier sa route pour se maintenir à l'écart. Bleu et Jaune envoient leur pavillon Y. Que devraient faire les umpires ?



**Réponse 1**

Si les umpires du match entre Bleu et Jaune sont convaincus que Vert a enfreint la règle 20.1(b), ils devraient alors envoyer un pavillon vert et blanc indiquant qu'aucune pénalité n'est imposée à Jaune ou Bleu. Ils devraient avertir les umpires du match de Vert que Vert devrait être pénalisé. La règle C8.1(b) autorise les umpires à exonérer Jaune sans instruction.

**Question 2**

Si Jaune n'envoie pas de pavillon Y, la réponse serait-elle différente ?

**Réponse 2**

Non. Les umpires feraient la même réponse. Les umpires peuvent également envisager de pénaliser Vert selon la règle C8.3(b) ou (c).

Retour [index](#)

**MR CALL M10 (MR 7)**

<b>Règle 14</b>	<b>Eviter le contact</b>
<b>Règle 60.3(b)</b>	<b>Droit de réclamer (par le jury)</b>
<b>Règle 62.1(b)</b>	<b>Réparation (dommage physique)</b>
<b>Règle C6.1(b)</b>	<b>Limitations aux réclamations</b>
<b>Règle C8.3(a)</b>	<b>Pénalités à l'initiative des umpires</b>
<b>Règle C8.4</b>	<b>Pénalités à l'initiative des umpires</b>

**Question**

Alors qu'ils naviguent sous spinnaker, Jaune et Bleu entrent en contact, ce qui provoque une petite déchirure dans le spinnaker de Bleu. Jaune, fautif, est pénalisé. Sur le bord de vent arrière suivant, le trou dans le spinnaker de Bleu devient une large déchirure. Le spinnaker ne porte plus et Jaune peut dépasser Bleu. Quelle action est possible ?

**Réponse**

- (a) Les umpires peuvent pénaliser plus lourdement Jaune en tant que bateau pénalisé qui « a obtenu un avantage en enfreignant une règle après avoir tenu compte d'une pénalité donnée ».  
Même si un certain temps s'est écoulé entre la pénalité et l'obtention de l'avantage, les umpires peuvent toujours agir suivant la règle C8.3(a), s'ils sont convaincus que la déchirure du spinnaker est due à l'infraction initiale.
- (b) Les umpires peuvent ouvrir une instruction après la course suivant la règle C8.4 pour déterminer si la règle 14 a été enfreinte.
- (c) Conformément à la règle C6.1(b), Bleu peut envoyer son pavillon rouge selon la règle 14, à cause du dommage consécutif au contact. Le jury devrait vérifier que le pavillon a été envoyé à la première occasion raisonnable après que la déchirure se soit agrandie.
- (d) Bleu peut demander réparation suivant la règle 62.1(b) ou la réparation peut être accordée suivant la règle 60.3(b).

Retour [index](#)

**MR CALL M11 (MR 17)**

<b>Règle C5</b>	<b>Signaux faits par les umpires</b>
<b>Règle C6.5</b>	<b>Réclamations et demandes de réparation par des bateaux - décision des umpires</b>
<b>Règle C7.2(b)</b>	<b>Système de pénalité - toutes pénalités</b>

**Question 1**

Jaune envoie son pavillon Y. Bleu effectue une pénalité dès qu'il voit le pavillon Y de Jaune et avant que les umpires ne signalent une décision. Quelle devrait être la décision ?

**Réponse 1**

Envoyer le pavillon vert et blanc. La règle C7.2(b) autorise un bateau à effectuer une pénalité avant qu'on la lui signale. La règle C5.1 établit que le pavillon vert et blanc signifie « pas de pénalité ». Dans ce cas, aucune pénalité n'est imposée car elle a déjà été effectuée.

**Question 2**

La réponse serait-elle différente si Jaune avait une pénalité en suspens ?

**Réponse 2**

Non. Les umpires auraient envoyé le pavillon vert et blanc et la pénalité de Jaune aurait été maintenue.

**Question 3**

Près de la fin d'un bord de près, les umpires décident de pénaliser Bleu mais retardent leur signal jusqu'à ce qu'il ait contourné la marque. Cependant, il effectue sa pénalité avant de contourner la marque. Est-ce autorisé ?

**Réponse 3**

Oui - voir la réponse 1. Cependant, selon la règle C7.3(b), il n'est pas autorisé à effectuer une quelconque partie de la pénalité dans la zone d'une marque à contourner.

**Question 4**

Jaune, ayant une pénalité, enfreint une règle de priorité, est l'objet d'une réclamation de Bleu, voit le pavillon Y de Bleu et effectue sa pénalité avant le signal des umpires. Au moment où il voit le pavillon Y, il est en train de contourner une marque. Devrait-il effectuer la pénalité correspondant au bord du parcours sur lequel il se trouve ou celle correspondant au moment du signal des umpires ?

**Réponse 4**

Un bateau effectuant une pénalité avant qu'elle ne soit signalée doit effectuer la pénalité correspondant au bord du parcours sur lequel il se trouve.

Retour [index](#)

**MR CALL M12 (MR 18)**

<b>Règle C2.10</b>	<b>Modifications aux règles du chapitre 2 - gêne par un bateau qui n'est pas en course</b>
<b>Règle C8.4</b>	<b>Pénalités à l'initiative des umpires - informer le jury</b>

**Question**

Après une course les umpires reçoivent un rapport d'un observateur digne de confiance attestant qu'un bateau a enfreint la règle C2.10 avant sa course en gênant un bateau en course. Les umpires peuvent-ils ouvrir une instruction pour envisager de le pénaliser ?

**Réponse**

Non. Puisque cela concerne une règle du chapitre 2, une instruction ne peut être ouverte à l'initiative des umpires. Seul le bateau qui a été gêné peut agir en envoyant un pavillon Y au moment de l'incident.

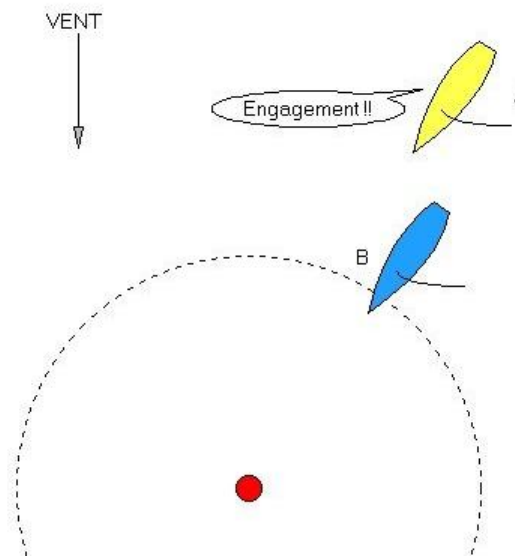
Retour [index](#)

**MR CALL M13 (MR 11)**

**Règle C9.3          Autres procédures**

**Question**

A la fin d'un bord de portant, au moment où Bleu atteint la zone, Jaune hèle « engagement », mais Bleu a entrevu le bateau aile signaler aux umpires qu'il n'y avait pas d'engagement. Bleu peut-il se référer au signal du bateau aile pour décider de refuser de la place à Jaune ?



**Réponse**

Non. Les concurrents qui utilisent de tels signaux prennent un risque considérable. Les décisions sont prises par les umpires, non par les bateaux aile, et une décision des umpires peut ne pas être fondée sur les signaux du bateau aile.

Le même principe s'applique aux signaux faits par des observateurs embarqués.

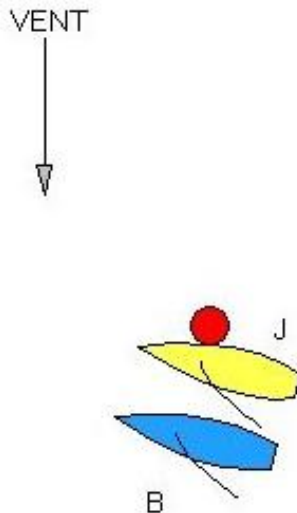
Retour [index](#)

**MR CALL M14 (MR 10)**

<b>Règle 18.2</b>	<b>Donner la place à la marque</b>
<b>Règle 31</b>	<b>Toucher une marque</b>
<b>Règle 64.1(a)</b>	<b>Pénalités et exonération</b>
<b>Règle C6.1(a)</b>	<b>Réclamations et demandes de réparation par des bateaux</b>
<b>Règle C8.1(b)</b>	<b>Pénalités à l'initiative des umpires - modifications aux règles</b>
<b>Règle C8.2</b>	<b>Pénalités à l'initiative des umpires</b>

**Question**

Bleu et Jaune contournent une marque que Jaune touche. Aucun bateau n'envoie son pavillon Y. Les umpires voient Jaune toucher la marque mais à leur avis Bleu n'a pas donné à Jaune suffisamment de place pour passer la marque. Devraient-ils agir ?



**Réponse**

Les umpires ne devraient envoyer aucun signal. Même si Bleu a enfreint la règle 18.2(a) ou (b), il ne peut être pénalisé car aucun bateau n'a réclamé, et la règle C8.2 n'autorise pas les umpires à initier une pénalité quand un bateau enfreint une règle du chapitre 2.

Jaune a enfreint la règle 31 en touchant la marque. Cependant, la règle C8.1(b) met en évidence le fait qu'il est exonéré selon la règle 64.1(a).

Retour [index](#)



**MR CALL N1 (MR 32)**

<b>Règle C7.2(a)(1)</b>	<b>Système de pénalité - toutes pénalités - pénalité vers une marque au vent</b>
<b>Règle C7.2(a)(2)</b>	<b>Système de pénalité - toutes pénalités - pénalité vers une marque sous le vent ou la ligne d'arrivée</b>

**Question**

Les pénalités requises sont différentes selon que le bateau navigue « vers une marque au vent » ou « vers une marque sous le vent ». En naviguant au-delà d'une marque, ou en raison d'un changement dans la direction du vent, un bateau peut naviguer au portant vers une marque qui était censée être une marque au vent ou naviguer au plus près vers une marque censée être une marque sous le vent. Quelles pénalités s'appliquent alors ?

**Réponse**

Un bateau est considéré comme naviguant vers une marque au vent ou vers une marque sous le vent quand la marque en question a été ainsi définie dans les instructions de course. La marque peut être décrite par un texte, par un croquis indiquant la direction du vent, ou désignée comme « Marque W » ou « Marque L ».

Dans la configuration habituelle du parcours de match racing avec deux bords de louvoyage et deux bords de portant, un bateau naviguant sur les premier et troisième bords du parcours est considéré comme naviguant « vers une marque au vent », et lorsqu'il navigue sur le second bord du parcours, il est considéré comme naviguant « vers une marque sous le vent », sans tenir compte de la position du bateau par rapport au vent ni de la direction du vent.

Parce qu'un bateau peut avoir navigué au-delà d'une marque, ou à cause d'une nouvelle direction du vent, il serait possible qu'un bateau navigue au plus près tout en étant sur « un bord du parcours vers une marque sous le vent », ou navigue au portant sur « un bord du parcours vers une marque au vent ».

Retour [index](#)

**MR CALL N2 (MR 12)**

<b>Règle 10</b>	<b>Sur des bords opposés</b>
<b>Règle 15</b>	<b>Acquérir une priorité</b>
<b>Règle 22.2</b>	<b>Effectuer des pénalités</b>
<b>Règle C7</b>	<b>Système de pénalité</b>

**Question**

Jaune tribord et Bleu bâbord naviguent l'un vers l'autre. Quand ils sont sur le point de se croiser, Jaune est pénalisé et doit effectuer immédiatement sa pénalité (la pénalité était soit une pénalité pavillon rouge, soit une seconde pénalité).

Quand la priorité change-t-elle ?

**Réponse**

La priorité ne change pas jusqu'à ce qu'il soit évident que Jaune effectue sa pénalité, c'est-à-dire quand il passe bout au vent ou quand la bordure de sa grand-voile passe dans l'axe, selon le cas.

Bleu va acquérir la priorité par l'action de Jaune et Bleu n'aura donc pas à donner de la place à Jaune tel que prévu par la règle 15.

Retour [index](#)

**MR CALL N3 (MR 16)**

**Règle C7                      Système de pénalité**

**Question 1**

La règle C7.3(c) impose qu'un bateau ayant deux pénalités en effectue une « dès que raisonnablement possible ». La règle C7.3(d) impose qu'un bateau ayant une pénalité pavillon rouge l'effectue « dès que raisonnablement possible ». Comment doit-il respecter cette exigence quand la proximité d'un autre bateau ou d'un obstacle, ou les deux, l'empêche de lofer ou de laisser porter pour commencer sa pénalité de virement de bord ou d'empannage ?

**Réponse 1**

Il peut retarder son abattée (son lof, quand la pénalité est un virement de bord) jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de probabilité de contact avec l'autre bateau ou l'obstacle, mais si l'obstacle est continu ou quand l'autre bateau est un obstacle et en naviguant sur une route parallèle continue à faire obstacle, il doit virer de bord (ou empanner) pour s'écarter ou il peut réduire sa vitesse jusqu'à ne plus être gêné par l'autre bateau. Si l'autre bateau vire alors pour l'empêcher d'effectuer sa pénalité, il doit de nouveau virer de bord pour une nouvelle tentative de s'écarter.

**Question 2**

Un bateau qui a déjà une pénalité est à nouveau pénalisé. Une partie de sa pénalité s'effectuerait dans les deux longueurs de coque d'une marque à contourner s'il devait l'effectuer immédiatement. Que doit-il faire avant d'effectuer sa pénalité ?

**Réponse 2**

Il peut naviguer sur la route qu'il aurait suivie sans la seconde pénalité, jusqu'à ce qu'il puisse effectuer la seconde pénalité, sans qu'aucune partie de celle-ci ne soit effectuée dans la zone. Il doit alors effectuer sa pénalité.

**Question 3**

Un bateau qui a déjà une pénalité est de nouveau pénalisé alors que son spinnaker est établi. Que doit-il faire ?

**Réponse 3**

Un bateau est tenu d'effectuer sa pénalité aussitôt que raisonnablement possible, même si son spinnaker est établi. Il doit amener la tête de spinnaker en dessous du vit de mulet de la bôme principale et effectuer sa pénalité sans délai.

Retour [index](#)

**MR CALL N4 (MR 45)**

<b>Règle 47.2</b>	<b>Limitations sur l'équipement et l'équipage</b>
<b>Règle C7.2</b>	<b>Toutes pénalités</b>
<b>Règle C7.4</b>	<b>Effectuer et terminer les pénalités</b>
<b>Règle C8.4</b>	<b>Pénalités à l'initiative des umpires</b>
<b>Définitions</b>	<b>En course</b>

**Question 1**

Un bateau avec une pénalité en suspens est sur un bord de près. Un membre d'équipage tombe par-dessus bord. Le bateau abat, empanne, lofe jusque bout au vent et récupère le membre d'équipage. Le bateau a-t-il effectué sa pénalité ?

**Réponse 1**

Oui, à condition que le tour de pénalité réponde aux exigences de C7.2(a).

**Question 2**

Le bateau a-t-il enfreint la règle 47.2 ?

**Réponse 2**

Non, à condition que le retour à bord ait lieu approximativement à l'endroit de la chute de l'équipier.

Retour [index](#)

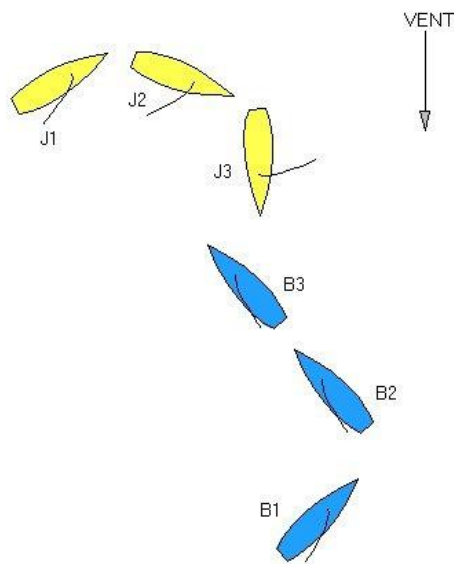
**MR CALL N5 (MR 4 Q 1)**

**Règle 24.2**  
**Règle C2.11**

**Gêner un autre bateau**  
**Modifications aux règles du chapitre 2 – Quand des bateaux de matches différents se rencontrent**

**Question**

Juste après avoir pris le départ, Jaune, bâbord, laisse porter et empanne pour effectuer une pénalité. Bleu, également bâbord, mais sur une route sous le vent de Jaune, vire de bord sur tribord, et en conséquence est en route de collision avec Jaune. Jaune est obligé de modifier sa route pour passer derrière Bleu avant de terminer sa pénalité et envoie son pavillon Y. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse**

Envoyer le pavillon vert et blanc. La phrase « sauf quand il navigue sur sa route normale » dans la règle 24.2 autorise Bleu à gêner Jaune, à condition que Bleu n'enfreigne pas la règle 16.1. Il peut choisir parmi plusieurs routes normales et peut donc suivre celle qui gênera le plus Jaune. Naviguer sur l'un ou l'autre bord peut être une route normale.

Retour [index](#)

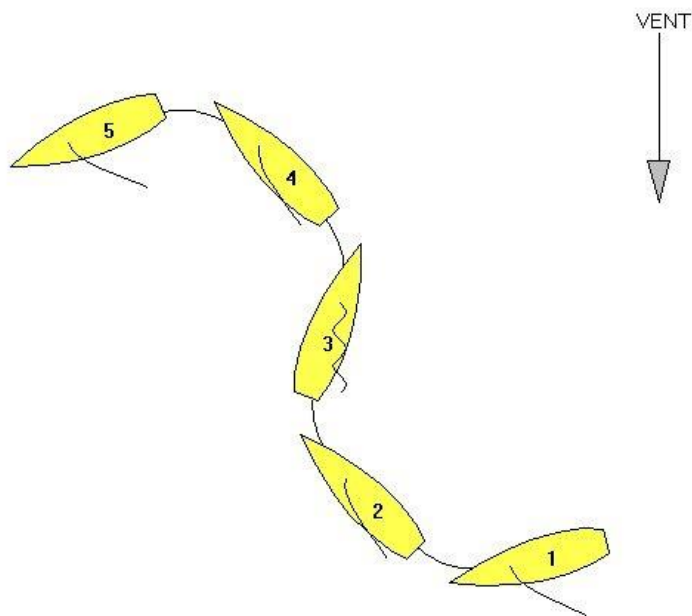
**MR CALL N6 (MR 8)**

**Règle C5.6**  
**Règle C7**

**Signaux faits par les umpires – pénalité incorrecte**  
**Système de pénalité**

**Question**

Jaune est tenu d'effectuer une pénalité de virement de bord. Peut-il le faire en lofant jusqu'à dépasser la position bout au vent, puis revenir sur une route au plus près sur le bord initial ?



**Réponse**

Non, quand il s'agit d'effectuer une pénalité, le virement de bord consiste à modifier sa route depuis le plus près sur un bord, vers le plus près sur l'autre bord en passant par la position bout au vent.

Dès que Jaune dépasse la position bout au vent, la règle 13.1 s'applique et il doit se maintenir à l'écart. Bien que la règle C7.4(a) précise « un bateau avec une pénalité en suspens qui est sur un bord du parcours vers une marque sous le vent ou vers la ligne d'arrivée et dépasse la position bout au vent, est en train d'effectuer une pénalité », un bateau commençant une pénalité de la façon décrite ne respecte la règle C7.2(a)(2) et les umpires doivent signaler que le bateau n'est plus en train d'effectuer une pénalité et que la pénalité est maintenue.

Retour [index](#)

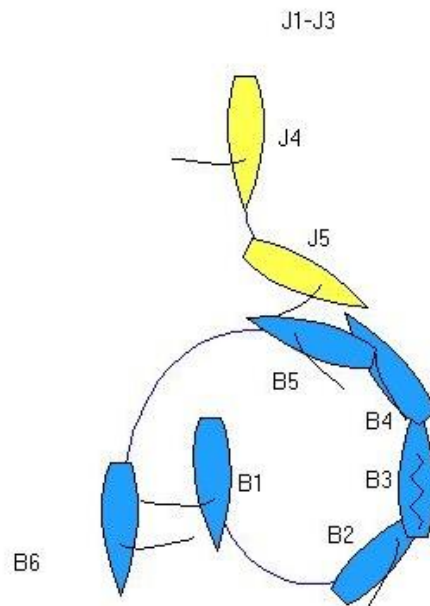
**MR CALL N7 (MR 28)**

**Règle 22.2**  
**Règle C7**

**Effectuer des pénalités**  
**Système de pénalité**

**Question**

Bleu et Jaune naviguent au portant bâbord. Bleu a une pénalité en suspens. Il lofe, passe la position bout au vent et laisse porter vers une route au plus près tribord. Jaune modifie sa route pour éviter une collision avant que Bleu ne soit sur une route au portant. Bleu continue de laisser porter pour venir sur une route au portant. Les deux bateaux envoient leur pavillon Y. Quelle devrait être la décision ?



**Réponse**

Signaler que Bleu a terminé une pénalité et le pénaliser ensuite à nouveau. Bleu a satisfait à la règle C7.2(a)(2) et a ainsi terminé une pénalité. Cependant, avant de revenir sur une route au portant, il a enfreint la règle 22.2.

Retour [index](#)

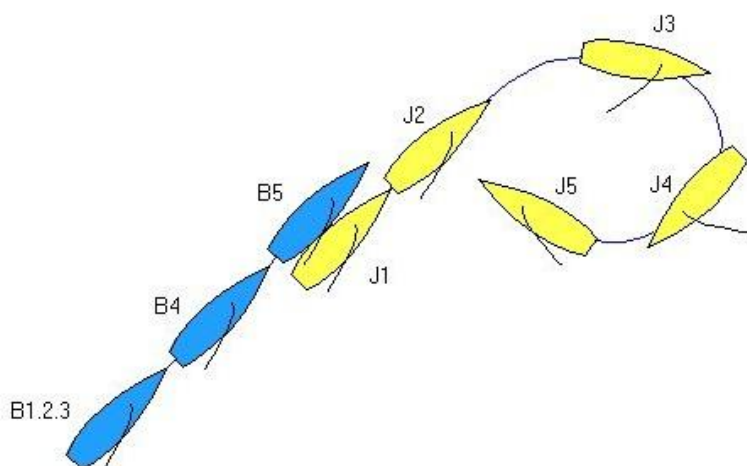
**MR CALL N8 (MR 33)**

**Règle C7**  
**Règle C8.3**

**Système de pénalité**  
**Pénalités à l'initiative des umpires - obtenir un avantage**

**Question 1**

Jaune est pénalisé avant de prendre le départ. Plus tard, Jaune et Bleu prennent tous deux le départ bâbord, Jaune sous le vent mais approximativement à quatre longueurs de coque devant Bleu. Jaune laisse porter, empanne, puis lofe jusqu'au plus près, tribord. Juste après, la règle 10 impose à Bleu de modifier sa route pour éviter Jaune. Jaune a-t-il « obtenu un avantage sur l'autre bateau » dans le contexte de la règle C8.3(a) ?



**Réponse 1**

Non. La règle C8.3(a) fait référence à des situations dans lesquelles l'avantage procuré par l'infraction à une règle est supérieur au préjudice causé par l'exécution de la pénalité. Dans le cas présent, l'avantage obtenu par le bateau qui se retrouve tribord après avoir effectué sa pénalité n'est pas celui auquel la règle C8.3(a) fait référence.

**Question 2**

Les bateaux sont proches l'un de l'autre sur un bord de près et l'un d'eux est pénalisé. Après avoir empanné, il s'éloigne sur le bord opposé et bénéficie immédiatement d'une grosse adonnante. A-t-il « obtenu un avantage » de sa pénalité ?

**Réponse 2**

Non. Voir la réponse 1.

Retour [index](#)



## INDEX par mots clés

<b>A</b>	
Abattre	<a href="#">A3</a> , <a href="#">B6</a> , <a href="#">B10</a> , <a href="#">B13</a> , <a href="#">B14</a> , <a href="#">B15</a> , <a href="#">D2</a> , <a href="#">D5</a> , <a href="#">D7</a> , <a href="#">E1</a> , <a href="#">G8</a> , <a href="#">N7</a>
Abattre en continu	<a href="#">B11</a>
Action d'évitement	<a href="#">B11</a> , <a href="#">B16</a> , <a href="#">D4</a> , <a href="#">D7</a>
Affaler	<a href="#">A4</a> , <a href="#">J1</a>
Annulation	<a href="#">L1</a>
Annuler des signaux (des umpires)	<a href="#">M1</a>
Appels	<a href="#">L2</a>
Appel à la voix requis	<a href="#">D3</a> , <a href="#">M3</a> , <a href="#">M9</a>
Approchant d'une marque de départ pour prendre le départ (proche de l')Arrivée	<a href="#">GENP1</a> , <a href="#">C1</a>
Arrivée Vent arrière	<a href="#">A5</a>
Au-delà de la layline/au-dessus de la marque	<a href="#">D7</a>
Avant le départ	<a href="#">B1</a> , <a href="#">B7</a> , <a href="#">B11</a> , <a href="#">B12</a> , <a href="#">B13</a> , <a href="#">C1</a>
Avantage gagné par une pénalité	<a href="#">G7</a> , <a href="#">M10</a> , <a href="#">N8</a>
<b>B</b>	
Bateau à proximité (signaux du) Bateau aile	<a href="#">G8</a>
Bateau au vent	<a href="#">M13</a>
Bateau comité	<a href="#">B10</a> , <a href="#">E6</a> , <a href="#">M2</a> , <a href="#">M8</a>
Bateau mouillé	<a href="#">B14</a> , <a href="#">C1</a> , <a href="#">K4</a>
Bateau prioritaire	<a href="#">B12</a> , <a href="#">B13</a>
(en) Bon marin	<a href="#">GENP3</a> , <a href="#">B5</a> , <a href="#">B6</a> , <a href="#">B10</a> , <a href="#">B12</a> , <a href="#">B14</a> , <a href="#">E6</a> , <a href="#">J2</a> , <a href="#">L8</a>
(sur le même) Bord	<a href="#">Préface</a> , <a href="#">GENP4</a> , <a href="#">D1</a> , <a href="#">D5</a> , <a href="#">D6</a> , <a href="#">G6</a> , <a href="#">J1</a>
Bord opposé	<a href="#">A1</a> , <a href="#">A3</a> , <a href="#">B3</a> , <a href="#">B4</a> , <a href="#">B5</a> , <a href="#">B6</a> , <a href="#">B8</a> , <a href="#">B9</a> , <a href="#">B10</a> , <a href="#">B15</a> , <a href="#">B18</a> , <a href="#">C1</a> , <a href="#">D1</a> , <a href="#">D3</a> , <a href="#">D4</a> , <a href="#">D7</a> , <a href="#">E1</a> , <a href="#">E2</a> , <a href="#">E3</a> , <a href="#">E4</a> , <a href="#">E6</a> , <a href="#">E7</a> , <a href="#">G1</a> , <a href="#">G3</a> , <a href="#">G4</a> , <a href="#">G5</a> , <a href="#">G6</a> , <a href="#">G7</a> , <a href="#">G8</a> , <a href="#">J2</a> , <a href="#">J3</a> , <a href="#">K2</a> , <a href="#">K4</a> , <a href="#">M8</a>
Bord de près	<a href="#">A2</a> , <a href="#">B6</a> , <a href="#">B7</a> , <a href="#">B11</a> , <a href="#">B12</a> , <a href="#">B16</a> , <a href="#">D2</a> , <a href="#">D4</a> , <a href="#">D5</a> , <a href="#">D6</a> , <a href="#">E1</a> , <a href="#">E5</a> , <a href="#">G5</a> , <a href="#">K2</a> , <a href="#">K4</a> , <a href="#">M9</a> , <a href="#">N2</a> , <a href="#">N8</a>
Bout au vent	<a href="#">D2</a> , <a href="#">D5</a> , <a href="#">M9</a> , <a href="#">M11</a> , <a href="#">N4</a> , <a href="#">N8</a>
(passer) Bout au vent	<a href="#">B6</a> , <a href="#">B7</a> , <a href="#">E4</a> , <a href="#">E5</a> , <a href="#">E6</a> , <a href="#">L5</a>
	<a href="#">GENP1</a> , <a href="#">B11</a> , <a href="#">D4</a> , <a href="#">E3</a> , <a href="#">E5</a> , <a href="#">E6</a> , <a href="#">G2</a> , <a href="#">K2</a> , <a href="#">K3</a> , <a href="#">N2</a> , <a href="#">N6</a> , <a href="#">N7</a>
<b>C</b>	
Caméras	<a href="#">L4</a>
Cas ISAF 21	<a href="#">GENP4</a>
Cas ISAF 24	<a href="#">B3</a>
Changement de direction du vent	<a href="#">N8</a>
Changer de bord	<a href="#">G5</a>
Comité de course	<a href="#">A5</a> , <a href="#">B2</a> , <a href="#">L4</a> , <a href="#">L1</a>
Conditions (de vent et de mer)/existantes	<a href="#">GENP4</a> , <a href="#">C1</a> , <a href="#">G1</a>
Contact (collision, choc)	<a href="#">GENP2</a> , <a href="#">GENP3</a> , <a href="#">A1</a> , <a href="#">A2</a> , <a href="#">B5</a> , <a href="#">B6</a> , <a href="#">B7</a> , <a href="#">B10</a> , <a href="#">B12</a> , <a href="#">B14</a> , <a href="#">B18</a> , <a href="#">D2</a> , <a href="#">D4</a> , <a href="#">D7</a> , <a href="#">E6</a> , <a href="#">G3</a> , <a href="#">G7</a> , <a href="#">K4</a> , <a href="#">L4</a> , <a href="#">M10</a> , <a href="#">N3</a>
Côte à côte	<a href="#">B6</a>
Côté requis	<a href="#">C1</a> , <a href="#">E6</a> , <a href="#">K1</a> , <a href="#">K4</a>
Croiser devant	<a href="#">D5</a>
Culer	<a href="#">B7</a> , <a href="#">B8</a> , <a href="#">B9</a>

<b>D</b>	
(après le) Départ	<a href="#">L1</a> , <a href="#">M7</a> , <a href="#">N5</a>
(avant le) Départ	<a href="#">B1</a> , <a href="#">B12</a> , <a href="#">C1</a> , <a href="#">C2</a> , <a href="#">N8</a>
(pré) Départ	<a href="#">A4</a> , <a href="#">B1</a> , <a href="#">B2</a>
Déraper	<a href="#">B9</a>
Dériver	<a href="#">B11</a> , <a href="#">D4</a>
Désavantage	<a href="#">L7</a> , <a href="#">L8</a> , <a href="#">N8</a>
<b>E</b>	
Empanner (empannage)	<a href="#">B12</a> , <a href="#">B13</a> , <a href="#">C2</a> , <a href="#">E1</a> , <a href="#">E2</a> , <a href="#">G5</a> , <a href="#">G8</a> , <a href="#">J1</a> , <a href="#">J2</a> , <a href="#">K2</a> , <a href="#">K4</a> , <a href="#">N4</a> , <a href="#">N5</a> , <a href="#">N8</a>
Engagement	<a href="#">GENP1</a> , <a href="#">A1</a> , <a href="#">A3</a> , <a href="#">A4</a> , <a href="#">A5</a> , <a href="#">B3</a> , <a href="#">B4</a> , <a href="#">B5</a> , <a href="#">B6</a> , <a href="#">B9</a> , <a href="#">B10</a> , <a href="#">B12</a> , <a href="#">B13</a> , <a href="#">B15</a> , <a href="#">B16</a> , <a href="#">B18</a> , <a href="#">C1</a> , <a href="#">D1</a> , <a href="#">D4</a> , <a href="#">D7</a> , <a href="#">E1</a> , <a href="#">E3</a> , <a href="#">E4</a> , <a href="#">E5</a> , <a href="#">E6</a> , <a href="#">E7</a> , <a href="#">E8</a> , <a href="#">E9</a> , <a href="#">G1</a> , <a href="#">G3</a> , <a href="#">G4</a> , <a href="#">G5</a> , <a href="#">G6</a> , <a href="#">G7</a> , <a href="#">G8</a> , <a href="#">J1</a> , <a href="#">J2</a> , <a href="#">K2</a> , <a href="#">K4</a> , <a href="#">L4</a> , <a href="#">L7</a> , <a href="#">M8</a> , <a href="#">M9</a> , <a href="#">M13</a>
Engagement et caméras (etc.)	<a href="#">L4</a>
Etrave	<a href="#">A4</a> , <a href="#">A5</a> , <a href="#">B13</a> , <a href="#">B17</a> , <a href="#">D2</a>
Équipement	<a href="#">A5</a> , <a href="#">L4</a> , <a href="#">N4</a>
Exigences au départ	<a href="#">B1</a> , <a href="#">B2</a>
Exonération	<a href="#">A3</a> , <a href="#">B16</a> , <a href="#">D4</a> , <a href="#">E1</a> , <a href="#">E6</a> , <a href="#">K4</a> , <a href="#">M9</a> , <a href="#">M14</a>
<b>F</b>	
(sur la) Fausse panne	<a href="#">G5</a>
<b>G</b>	
Gagner un avantage	<a href="#">A4</a> , <a href="#">G7</a> , <a href="#">M10</a> , <a href="#">N8</a>
Gêner un bateau	<a href="#">L1</a> , <a href="#">M12</a> , <a href="#">N5</a>
Godiller	<a href="#">B9</a> , <a href="#">L5</a>
<b>H</b>	
Hisser	<a href="#">A4</a>
<b>I</b>	
Infraction délibérée à une règle	<a href="#">D3</a> , <a href="#">G7</a> , <a href="#">M2</a> , <a href="#">M3</a> , <a href="#">M8</a>
Informers le jury	<a href="#">GENP3</a> , <a href="#">B2</a> , <a href="#">M1</a> , <a href="#">M3</a> , <a href="#">M10</a> , <a href="#">M12</a>
<b>L</b>	
Layline	<a href="#">E4</a> , <a href="#">G8</a> , <a href="#">J1</a> , <a href="#">M8</a> , <a href="#">M9</a>
(au-delà de la) Layline	<a href="#">D7</a>
Ligne d'arrivée	<a href="#">A5</a> , <a href="#">G7</a> , <a href="#">K1</a> , <a href="#">K3</a>
Ligne de départ	<a href="#">B1</a> , <a href="#">B2</a> , <a href="#">C1</a> , <a href="#">C2</a> , <a href="#">L5</a>
(marque de) Ligne de départ	<a href="#">B13</a> , <a href="#">B14</a> , <a href="#">C1</a> , <a href="#">M2</a>
(signal de) Ligne de départ	<a href="#">C1</a> , <a href="#">C2</a> , <a href="#">B14</a>
Lof, lofer	<a href="#">A1</a> , <a href="#">A2</a> , <a href="#">A3</a> , <a href="#">B3</a> , <a href="#">B6</a> , <a href="#">B7</a> , <a href="#">B10</a> , <a href="#">B13</a> , <a href="#">B15</a> , <a href="#">B18</a> , <a href="#">C2</a> , <a href="#">D1</a> , <a href="#">D2</a> , <a href="#">D4</a> , <a href="#">D5</a> , <a href="#">D7</a> , <a href="#">E1</a> , <a href="#">E4</a> , <a href="#">E5</a> , <a href="#">E6</a> , <a href="#">E7</a> , <a href="#">E8</a> , <a href="#">G1</a> , <a href="#">G2</a> , <a href="#">G3</a> , <a href="#">G6</a> , <a href="#">G7</a> , <a href="#">K3</a> , <a href="#">K4</a> , <a href="#">L7</a> , <a href="#">N3</a> , <a href="#">N4</a> , <a href="#">N6</a> , <a href="#">N7</a> , <a href="#">N8</a>
Longueurs de coque	<a href="#">D5</a> , <a href="#">G6</a> , <a href="#">N3</a> , <a href="#">N8</a>
Louvoyage au près	<a href="#">A4</a> , <a href="#">D4</a> , <a href="#">E5</a>
<b>M</b>	
(se) Maintenir à l'écart	<a href="#">GENP3</a> , <a href="#">A1</a> , <a href="#">A2</a> , <a href="#">A3</a> , <a href="#">A4</a> , <a href="#">B3</a> , <a href="#">B4</a> , <a href="#">B5</a> , <a href="#">B6</a> , <a href="#">B8</a> , <a href="#">B9</a> , <a href="#">B10</a> , <a href="#">B11</a> , <a href="#">B12</a> , <a href="#">B14</a> , <a href="#">B17</a> , <a href="#">B18</a> , <a href="#">D1</a> , <a href="#">D4</a> , <a href="#">D5</a> , <a href="#">D6</a> , <a href="#">D7</a> , <a href="#">E1</a> , <a href="#">E3</a> , <a href="#">E4</a> , <a href="#">E6</a> , <a href="#">E7</a> , <a href="#">G2</a> , <a href="#">G6</a> , <a href="#">G7</a> , <a href="#">J1</a> , <a href="#">K2</a> , <a href="#">L4</a> , <a href="#">L8</a> , <a href="#">M8</a> , <a href="#">M9</a> , <a href="#">N6</a>
(se) Maintenir à l'écart pendant que le bateau effectue une pénalité	<a href="#">K2</a> , <a href="#">N7</a>
Manœuvres	<a href="#">GENP1</a>
Marque	<a href="#">Préface</a> , <a href="#">A3</a> , <a href="#">A4</a> , <a href="#">A5</a> , <a href="#">B14</a> , <a href="#">C1</a> , <a href="#">D1</a> , <a href="#">D6</a> , <a href="#">D7</a> , <a href="#">E1</a> , <a href="#">E2</a> , <a href="#">E3</a> , <a href="#">E4</a> , <a href="#">E5</a> ,

	<a href="#">E6</a> , <a href="#">E7</a> , <a href="#">E8</a> , <a href="#">E9</a> , <a href="#">G1</a> , <a href="#">G8</a> , <a href="#">J1</a> , <a href="#">J2</a> , <a href="#">J3</a> , <a href="#">K1</a> , <a href="#">K2</a> , <a href="#">K4</a> , <a href="#">L7</a> , <a href="#">M2</a> , <a href="#">M11</a> , <a href="#">M14</a> , <a href="#">N1</a> , <a href="#">N3</a> , <a href="#">N8</a>
Marque au vent	<a href="#">A2</a> , <a href="#">A4</a> , <a href="#">B9</a> , <a href="#">B10</a> , <a href="#">B12</a> , <a href="#">B13</a> , <a href="#">B18</a> , <a href="#">D1</a> , <a href="#">D4</a> , <a href="#">D7</a> , <a href="#">E3</a> , <a href="#">G4</a> , <a href="#">G5</a> , <a href="#">G6</a> , <a href="#">G7</a> , <a href="#">J1</a> , <a href="#">L3</a>
Mât	<a href="#">A4</a>
Modifier sa route	<a href="#">A2</a> , <a href="#">B5</a> , <a href="#">B6</a> , <a href="#">B7</a> , <a href="#">B9</a> , <a href="#">B10</a> , <a href="#">B11</a> , <a href="#">B12</a> , <a href="#">B14</a> , <a href="#">B15</a> , <a href="#">B16</a> , <a href="#">B18</a> , <a href="#">D1</a> , <a href="#">D2</a> , <a href="#">D4</a> , <a href="#">D5</a> , <a href="#">D6</a> , <a href="#">D7</a> , <a href="#">E1</a> , <a href="#">E4</a> , <a href="#">G2</a> , <a href="#">G3</a> , <a href="#">L8</a> , <a href="#">M9</a> , <a href="#">N5</a> , <a href="#">N6</a> , <a href="#">N8</a>
<b>N</b>	
Naviguer vent arrière	<a href="#">B16</a> , <a href="#">C1</a> , <a href="#">G3</a> , <a href="#">G6</a> , <a href="#">G7</a> , <a href="#">N7</a>
<b>O</b>	
Observateurs	<a href="#">M12</a> , <a href="#">M13</a>
Obstacle	Préface, <a href="#">B12</a> , <a href="#">B13</a> , <a href="#">B14</a> , <a href="#">B15</a> , <a href="#">B16</a> , <a href="#">C1</a> , <a href="#">D1</a> , <a href="#">D3</a> , <a href="#">M9</a> , <a href="#">N3</a>
Obstacle continu	<a href="#">B15</a> , <a href="#">B16</a>
<b>P</b>	
(côté) Parcours	<a href="#">B1</a> , <a href="#">C1</a>
Passer au vent	<a href="#">B12</a> , <a href="#">B13</a>
Passer bout au vent	<a href="#">GENP1</a> , <a href="#">B11</a> , <a href="#">D4</a> , <a href="#">E3</a> , <a href="#">E5</a> , <a href="#">E6</a> , <a href="#">G2</a> , <a href="#">K2</a> , <a href="#">K3</a> , <a href="#">N2</a> , <a href="#">N6</a> , <a href="#">N7</a>
Passer derrière	<a href="#">B11</a>
Passer du même côté	<a href="#">B13</a>
Pavillon rouge de réclamation	<a href="#">L6</a> , <a href="#">M10</a>
Pavillon Y – séquence des réponses	<a href="#">N7</a> , <a href="#">M5</a> , <a href="#">M9</a>
Pavillon Y – manquement des umpires à répondre	<a href="#">M6</a>
Pavillon Y – Pénalité effectuée avant le signal des umpires	<a href="#">M11</a>
Pénalité <i>appropriée</i>	<a href="#">M1</a>
Pénalités <i>aussitôt que raisonnablement possible</i>	<a href="#">G7</a> , <a href="#">K1</a> , <a href="#">M7</a> , <a href="#">N3</a>
Pénalités sur le <i>bord correspondant du parcours</i>	<a href="#">M11</a>
Pénalités sur le <i>bord de près</i>	<a href="#">C2</a> , <a href="#">N1</a> , <a href="#">N2</a> , <a href="#">N4</a> , <a href="#">N5</a> , <a href="#">N6</a> , <a href="#">N8</a>
Pénalités sur le <i>bord de vent arrière</i>	<a href="#">E9</a> , <a href="#">K1</a> , <a href="#">K2</a> , <a href="#">K3</a> , <a href="#">L5</a> , <a href="#">N7</a>
Pénalités et <i>changement de priorité</i>	<a href="#">N2</a>
Pénalités au <i>départ</i>	<a href="#">C2</a>
Pénalité <i>double</i>	<a href="#">GENP2</a>
Pénalités et <i>équipier à l'eau</i>	<a href="#">N4</a>
Pénalités et <i>gagner un avantage</i>	<a href="#">G7</a> , <a href="#">M10</a> , <a href="#">N8</a>
Pénalités et <i>gêner un autre bateau</i>	<a href="#">M12</a> , <a href="#">N5</a> , <a href="#">N7</a>
Pénalité <i>incorrecte</i>	<a href="#">K3</a> , <a href="#">M1</a> , <a href="#">N6</a>
Pénalités pour <i>infraction à la sportivité</i>	<a href="#">M4</a>
Pénalités autour des <i>marques d'arrivée</i>	<a href="#">K1</a> , <a href="#">K2</a>
Pénalités à la <i>marque au vent/marque sous le vent</i>	<a href="#">N1</a>
Pénalités pavillon rouge	<a href="#">G7</a> , <a href="#">M7</a> , <a href="#">N2</a> , <a href="#">N3</a>
Pénalités et <i>route normale</i>	<a href="#">K4</a> , <a href="#">N5</a>
Pénalités et <i>spinnaker affalé</i>	<a href="#">K3</a> , <a href="#">N3</a>
Pénalités <i>terminées</i>	<a href="#">K3</a> , <a href="#">N7</a>
Pénalités et <i>zone</i>	<a href="#">K2</a> , <a href="#">K4</a> , <a href="#">M11</a> , <a href="#">N3</a>
Place	<a href="#">GENP3</a> , <a href="#">GENP4</a> , <a href="#">A1</a> , <a href="#">A2</a> , <a href="#">B3</a> , <a href="#">B4</a> , <a href="#">B5</a> , <a href="#">B6</a> , <a href="#">B7</a> , <a href="#">B9</a> , <a href="#">B10</a> , <a href="#">B11</a> , <a href="#">B12</a> , <a href="#">B13</a> , <a href="#">B14</a> , <a href="#">B15</a> , <a href="#">B16</a> , <a href="#">B18</a> , <a href="#">C1</a> , <a href="#">D1</a> , <a href="#">D2</a> , <a href="#">D3</a> , <a href="#">D4</a> , <a href="#">D5</a> , <a href="#">D6</a> , <a href="#">D7</a> , <a href="#">E1</a> , <a href="#">E2</a> , <a href="#">E3</a> , <a href="#">E4</a> , <a href="#">E5</a> , <a href="#">E6</a> , <a href="#">E7</a> , <a href="#">G2</a> , <a href="#">J1</a> , <a href="#">K4</a> , <a href="#">M2</a> , <a href="#">M3</a> , <a href="#">M9</a> , <a href="#">M13</a> , <a href="#">M14</a> , <a href="#">N2</a>
Place à la marque	<a href="#">GENP2</a> , <a href="#">A3</a> , <a href="#">E1</a> , <a href="#">E2</a> , <a href="#">E3</a> , <a href="#">E4</a> , <a href="#">E5</a> , <a href="#">E6</a> , <a href="#">E7</a> , <a href="#">E9</a> , <a href="#">J1</a> , <a href="#">J2</a> , <a href="#">K2</a> , <a href="#">K4</a> , <a href="#">M14</a>
Point d'ultime conviction	<a href="#">GENP1</a> , <a href="#">GENP2</a> , <a href="#">B10</a> , <a href="#">G5</a>

(bord de) Portant	<a href="#">G8</a> , <a href="#">M10</a> , <a href="#">M13</a> , <a href="#">N1</a>
Porte	<a href="#">J3</a>
Position de contrôle	<a href="#">G7</a>
Position normale	<a href="#">A4</a> , <a href="#">A5</a> , <a href="#">L4</a>
Poupe (ou arrière)	<a href="#">A2</a> , <a href="#">B3</a> , <a href="#">B6</a> , <a href="#">B12</a> , <a href="#">B13</a> , <a href="#">D2</a> , <a href="#">E6</a> , <a href="#">L4</a>
(au) Près serré	<a href="#">B7</a> , <a href="#">B11</a> , <a href="#">C2</a> , <a href="#">D3</a> , <a href="#">D6</a> , <a href="#">D7</a> , <a href="#">E5</a> , <a href="#">K3</a> , <a href="#">M9</a> , <a href="#">N1</a> , <a href="#">N6</a> , <a href="#">N7</a> , <a href="#">N8</a>
Prioritaire	<a href="#">B4</a> , <a href="#">B8</a> , <a href="#">B12</a>
<b>R</b>	
Rappel	<a href="#">C1</a> , <a href="#">L1</a>
Règle de priorité	<a href="#">M1</a> , <a href="#">M11</a>
Réparation	<a href="#">L1</a> , <a href="#">M6</a> , <a href="#">M10</a>
Répondre	<a href="#">B6</a> , <a href="#">D7</a>
Retard	<a href="#">L1</a>
Route de collision	<a href="#">B11</a> , <a href="#">B16</a> , <a href="#">D5</a> , <a href="#">M9</a> , <a href="#">N5</a>
Route libre devant	<a href="#">A5</a> , <a href="#">B4</a> , <a href="#">B8</a> , <a href="#">B12</a> , <a href="#">B18</a> , <a href="#">D4</a> , <a href="#">E1</a> , <a href="#">E2</a> , <a href="#">E3</a> , <a href="#">E5</a> , <a href="#">E7</a> , <a href="#">G6</a> , <a href="#">J1</a> , <a href="#">K4</a>
Route libre derrière	<a href="#">B3</a> , <a href="#">B8</a> , <a href="#">B12</a> , <a href="#">B15</a> , <a href="#">D7</a> , <a href="#">E3</a> , <a href="#">E5</a> , <a href="#">E7</a> , <a href="#">G1</a> , <a href="#">G6</a> , <a href="#">G8</a>
Route Normale	<a href="#">A1</a> , <a href="#">D6</a> , <a href="#">D7</a> , <a href="#">E1</a> , <a href="#">E2</a> , <a href="#">E3</a> , <a href="#">E4</a> , <a href="#">E7</a> , <a href="#">G1</a> , <a href="#">G3</a> , <a href="#">G4</a> , <a href="#">G5</a> , <a href="#">G6</a> , <a href="#">G8</a> , <a href="#">J1</a> , <a href="#">J2</a> , <a href="#">J3</a> , <a href="#">K4</a> , <a href="#">L7</a> , <a href="#">M8</a> , <a href="#">N5</a>
Route parallèle	<a href="#">A1</a> , <a href="#">B5</a> , <a href="#">N3</a>
Route au portant	<a href="#">D5</a> , <a href="#">D6</a> , <a href="#">G4</a> , <a href="#">K1</a> , <a href="#">K2</a> , <a href="#">K3</a> , <a href="#">L5</a> , <a href="#">N7</a>
<b>S</b>	
Séquence de signaux (des umpires)	<a href="#">M5</a> , <a href="#">N7</a>
Signaux de bras	<a href="#">D3</a> , <a href="#">M3</a> , <a href="#">M9</a>
Spinnaker	<a href="#">A4</a> , <a href="#">A5</a> , <a href="#">G1</a> , <a href="#">G2</a> , <a href="#">G4</a> , <a href="#">G7</a> , <a href="#">J1</a> , <a href="#">K3</a> , <a href="#">M10</a> , <a href="#">N3</a>
(bras, drisse de) spinnaker	<a href="#">A5</a>
(écoute de) spinnaker	<a href="#">A5</a> , <a href="#">L3</a>
Sportivité	<a href="#">M3</a> , <a href="#">M4</a> , <a href="#">M9</a> , <a href="#">M12</a>
<b>T</b>	
Tableau arrière	<a href="#">B17</a>
Tangon de type bout dehors rétractable/de spinnaker	<a href="#">A4</a>
Temps	<a href="#">A3</a> , <a href="#">B6</a> , <a href="#">B7</a> , <a href="#">B9</a> , <a href="#">B12</a> , <a href="#">C1</a> , <a href="#">E3</a> , <a href="#">E5</a> , <a href="#">G1</a> , <a href="#">G2</a> , <a href="#">G8</a> , <a href="#">L7</a> , <a href="#">M2</a>
Toucher une marque	<a href="#">M14</a>
<b>V</b>	
Vent par le travers	<a href="#">D5</a>
Vent instable	<a href="#">D7</a>
Virer à la marque	<a href="#">E8</a>
Vitesse	<a href="#">Préface</a> , <a href="#">B18</a> , <a href="#">C1</a> , <a href="#">D4</a> , <a href="#">N3</a>
Voile à contre	<a href="#">B9</a> , <a href="#">B14</a>

### Règles (dans les titres des calls)

Règle	Call
2	M3
10	A2, B7, B12, B16, D2, D4, D5, E1, G5, K4, M9, N2
11	A1, A3, B3, B4, B5, B6, B9, B10, B12, B15, B18, C1, D1, D4, D7, E1, E4, E6, G3, G5, G6, G7, K2, K4, M8
12	B8, B18, D4
13	Voir règle C2.4
14	B10, M10
15	B3, B4, B18, D4, E3, G4, N2
16.1	A1, A2, B5, B6, B7, B9, B10, B11, B14, B15, D1, D2, D5, D6, D7, E1, G2, G3, G7
17	A1, D7, E3, E4, E7, G1, G3, G4, G5, G6, G8, J2, J3, M8
Préambule section C	C1
18.1	E2, E5, J2
18.2	A3, E1, E2, E3, E4, E5, E6, E9, J1, K2, K4, M14
18.3	Voir règle C2.7
18.4	J1, J2
19	B14, B15, B16
19.2	B12, B13, C1
20	D3, M9
21	A3, B16, E1, E6, K4
22.2	K2, N2, N7
22.3	Voir règle C2.9
24.2	L7
28	K1
31	M14
32.1(e)	L1
47.2	N4
49.1	L3
60.3(b)	M6, M10
62	L1
62.1(a)	M6
62.1(b)	M10
64.1(a)	D4, M14
70.1	L2
C2.1	A5, K1, K3
C2.2	Voir définition de Route Normale
C2.4	B6, B11, E1, E6
C2.7	E7, E8
C2.8	M3
C2.9	B8
C2.10	M12
C2.11	L6, L7, L8
C2.13	L5
C4	B1
C5	K3, M7, M11, N6
C6	L6
C6.1(a)	M14
C6.1(b)	M10
C6.5	M1, M5, M6, M7, M11
C7	M8, N2, N3, N6, N7, N8
C7.2	C2, G7, K3, M11, N1, N4
C7.3	C2, G7, M7

C7.4	K3, N4
C8.1(a)	B2
C8.1(b)	M9, M14
C8.2	M7, M14
C8.3	B2, G7, M2, M4, M8, M10, N8
C8.4	M1, M3, M10, M12, N4
C9	M6
C9.1	L2
C9.2	L1
C9.3	L1, M1, M13

## Définitions

Finir	Voir règle C2.1
Bord, tribord, bâbord	G5
En course	N4
Marque	B14
Obstacle	B14
Place	D1, D6, E4, G2
Place à la marque	E1, E3, E4, E6, K4
Route libre devant/route libre derrière, engagement	A4, A5, B16, G6, L4
Route normale	A1, E1, G1, G3, G8, J1, J2, K4
Se maintenir à l'écart	A1, A4, B17, D1, G3, L4

**Liste des noms des anciennes décisions comparées aux nouveaux noms**

<b>Anciens noms</b>	<b>Nouveau noms</b>
GEN 1	GENP
GEN 2	GENP
UMP 1	B3
UMP 2	Supprimé
UMP 3	B4
UMP 4	B5
UMP 5	B6
UMP 6	B12
UMP 7	B17
UMP 9 (Q 1 & 2)	A1
UMP 9 (Q 3)	G3
UMP 10	B13
UMP 11	B11
UMP 12	A2
UMP 13	C1
UMP 14	D5
UMP 16	D2
UMP 17	D7
UMP 18	A5
UMP 19	G8
UMP 20 (Q1)	GENP
UMP 20 (Q2)	D6
UMP 21	A4
UMP 22	E2
UMP 24	A3
UMP 26	L3
UMP 27	B14
UMP 28	G4
UMP 29	D1
UMP 30	E3
UMP 32	E4
UMP 33	G2
UMP 34	E5
UMP 36	J1
UMP 37	B15
UMP 38	B8
UMP 39	J3
UMP 40	G6
UMP 41	J2
UMP 42	E6
UMP 43	Supprimé
UMP 44	B18
UMP 45	G1
UMP 46	B16
UMP 47	D4
UMP 48	E9
UMP 49	B10
UMP 50	G5

<b>Anciens noms</b>	<b>Nouveaux noms</b>
MR 1	B1
MR 2	B2
MR 3	C2
MR 4 (Q1)	N5
MR 4 (Q2 & 3)	L7
MR 6	K1
MR 7	M10
MR 8	N6
MR 10	M14
MR 11	M13
MR 12	N2
MR 13	M4
MR 14	M5
MR 15	M6
MR 16	N3
MR 17	M11
MR 18	M12
MR 19	M1
MR 21	L4
MR 22	L8
MR 23	L6
MR 24	M3
MR 25	M9
MR 27	L1
MR 28	N7
MR 29	K3
MR 30	M8
MR 31	M2
MR 32	N1
MR 33	N8
MR 34	E7
MR 35	E8
MR 36	M7
MR 37	K2
MR 38	D3
MR 39	G7
MR 40	K4
MR 41	E1
MR 42	B9
MR 43	Supprimé
MR 44	L1
MR 45	N4
MR 46	L5
MR 47	Supprimé



Une traduction au « Call Book Match Racing » de l'International Sailing Federation réalisée par la Commission Centrale d'Arbitrage de la FFVoile.

Janvier 2013



**FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE**  
17, rue Henri Bocquillon 75015 Paris  
Tél : 01 40 60 37 00 - Fax : 01 40 60 37 37

[www.ffvoile.fr](http://www.ffvoile.fr)